

# САЯНСКИЙ ПРОРЫВ

Согласно мифологии саянских народов, Восточные Саяны – это место обитания богов и героев. Одним из таких богочеловеков, могущественным властителем Шамбалы является Гэсэр-хан. В героическом эпосе народов Центральной Азии «Гэсэр» говорится, что все горы Саян – это окаменевшие воины-богатыри Гэсэра, ставшие навечно неприступным препятствием на пути каждого, кто посмеет их преодолеть. А если и решатся на это какие смельчаки, то успеха им без покровительства самого властителя Шамбалы не видать... Но, как бы ни страшны были повествования о каменных воинах и их предводителях, такие смельчаки нашлись! Ими стали одиннадцать отважных путешественников из новосибирского клуба экстремального автотуризма «Off-road master» (ORM), команда которых за «взятие» Саян была удостоена титула чемпиона России по автомототуризму за 2010 год.

## МАРШРУТ ПОД МИКРОСКОПОМ

Впервые о возможности перехода через хребты Восточного Саяна в ORM задумались восемь лет назад, когда летом 2004 года автоэкспедиция клуба смогла пробиться в Тофаларию – затерянный мир, пожалуй, самой малочисленной народности России, обитающей в Саянах.

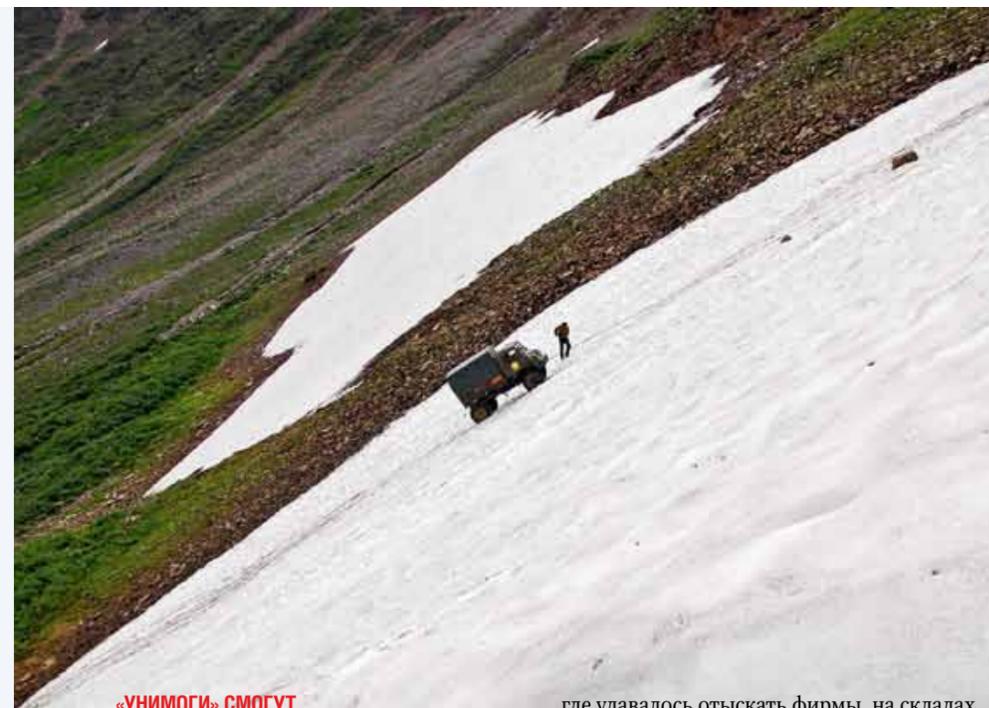
Тогда, в многочисленных беседах

ЭТОЙ УНИКАЛЬНОЙ ЭКСПЕДИЦИИ УЖЕ ДВА ГОДА, И О НЕЙ ЗНАЕТ ВСЯК УВАЖАЮЩИЙ СЕБЯ АВТОПУТЕШЕСТВЕННИК – ИНФОРМАЦИИ НА ПРОФИЛЬНЫХ САЙТАХ ХОТЬ ОТБАВЛЯЙ. НО СЕГОДНЯ У НАС ЕСТЬ ПОВОД ВЕРНУТЬСЯ К ТЕМЕ, ТАК КАК НАШ АВТОР СЕРГЕЙ КОРЗЕННИКОВ РАЗДОБЫЛ ДНЕВНИКИ ЭКСПЕДИЦИИ И ВЫСПРОСИЛ У ЕЕ НЕПОСРЕДСТВЕННЫХ УЧАСТНИКОВ РАНЕЕ НЕ ИЗВЕСТНЫЕ ПОДРОБНОСТИ.

ТЕКСТ: СЕРГЕЙ КОРЗЕННИКОВ ФОТО: АЛЕКСАНДР ОСТАНЬКОВИЧ, ОЛЬГА ПОДКЛОПАЕВА

путешественников с тофаларами, когда возникал вопрос о возможности прохождения большого автомобильного кольца, значительная часть которого пришлась бы на Восточный Саян, аборигены твердили упорное «нет». Мол, и конь-то не всякий сможет пройти по тем местам, а вы на машинах хотите! И не думайте даже! Но чем сильнее были уговоры тофаларов не пытаться штурмовать «воинов Гэсэра», тем крепче было желание экстремалов сделать это. Были перелопачены горы литературы, досконально изучены путевые дневники известных исследователей тех мест Александра Кошурникова и Григория

Федосеева. И наконец, было организовано несколько экспедиций, основная цель которых сводилась к одному: выверить маршрут, чтобы затем идти наверняка. «Мы прорабатывали саянскую часть нашего маршрута буквально с микроскопической тщательностью, – вспоминает руководитель экспедиции Олег Булгаков. – После первой поездки в Тофаларию в 2004 году с целью изучения маршрута и заброски на него горючего мы совершили еще пять (!) автомобильных и пеших экспедиций в Саяны, прежде чем команда приняла окончательное решение: «Едем!»».



## «УНИМОГИ» СМОГУТ

Тем самым экспедиционеры подвели черту под многочисленными спорами до хрипоты: как ехать, на чем ехать, а надо ли вообще ехать?! И все оставшееся время с осени 2009 года по июль 2010-го посвятили подготовке беспрецедентной автоэкспедиции. Отметим одну деталь: в этот неполный год, что оставался до старта в Саяны, команде пришлось спешно искать... средства передвижения. Дело в том, что первоначально планировалось идти на УАЗах и TLC 80. Но, осознав всю сложность предстоящего маршрута, путешественники поняли, что ни УАЗ, ни «Крузак», при всех их хорошо известных внедорожных достоинствах, не смогут преодолеть намеченный маршрут. Он изобилует затяжными перевалами, крутизна которых иной раз доходила до 45 градусов. Предстояло преодолеть несколько считавшихся непроходимыми горных перевалов, около 150 больших и малых перепадов и более 700 км совершенно нехоженого пути по болотам, марям и тайге. Безнадёжную тогда, казалось бы, ситуацию, спасли легендарные Unimog, которые пришлось разыскивать буквально по всей России. Две машины отыскались в далеком Магадане. Одна – в Москве. Но то, что попало в руки Булгакова и его команды, годилось разве только для музея автостарины, или хуже – для автосвалки, но никак не для сверхэкстремальных походов.

«На моей машине стоял совершенно «убитый» двигатель с поршневой от... «Нивы», – вспоминает Олег. Вместо оригинальной была пристроена кабина от ГАЗ-66, да и много еще чего от невесты какой техники, «благодаря» чему опознать в том «Унимоге» настоящий Unimog было крайне сложно. Булгаков и сегодня сам с трудом понимает, как ему удалось за неполные полгода превратить доставшийся ему «автохлам» в практически только что сошедший с конвейера Unimog 404 S. Части к легендарному детищу «Мерседес» стекались в Новосибирск со всего мира: из Америки, Германии, Франции – отовсюду,

где удавалось отыскать фирмы, на складах которых имелись запасные части для этого «бундесвездехода». В аналогичном авральном порядке готовились еще две машины. Иначе и быть не могло: от состояния машин зависел успех экспедиции в целом.

## ПОД ПРИГЛЯДОМ ГЭСЭР-ХАНА

Старт был назначен на 12 июля. По старой доброй традиции проводить одиннадцать отважных в центре Новосибирска собрался практически весь клуб. Громких речей не было. Было одно – пожелание удачи и скорейшего успешного возвращения домой. Забегая вперед, скажу, что успешное возвращение команды Олега Булгакова состоялось спустя пятьдесят (!) дней. Пятьдесят дней, наполненных невероятными испытаниями и экстримом, что называется, до самого верха.

## ИЗ ДНЕВНИКА ЭКСПЕДИЦИИ

5 день. Далеко позади последний крупный населенный пункт – Нижнеудинск. Заканчиваются дороги. (Начало категорийного участка. – Прим. автора). То и дело попадаются броды по реке Бирюса. В одном из них заглох 21-й Unimog (бортовой клубный номер). Все взбодрились в холодной воде. Зацепив 21-го за 10-й, а его в свою очередь за 8-й, вытаскиваем «утопленника» на берег. Продуваем двигатель и двигаемся дальше. За 7 часов прошли 80 км.

6 день. На вершине перевала. На пути моховое болото. 8-й хорошо застревает. Рвем трос. Вырываем деревья. Копаем. Подкладываемся. Начинается дождь. Темнеет. Машины стараемся проводить по моховине. Едем, но не долго. У 10-го закусывает лебедку. Решаем встать на ночевку. Идет дождь. Сегодня за 13 часов пути прошли 53 км.

11 день. 24 июля. Двигались 12 часов. Пройли 8,6 км. Начало подъема к перевалу на Хатаге. Высота 1812 м. За день смогли подняться на 30 м. Стоим на уклоне, на мху. Сегодня было тяжело. Вымотались. Ущелья, заломы, в русле Боль-





шого Мурхоя. Сплошь большие камни, омуты и сливы. Лезем где можно и нельзя. «Унимоги», конечно, сила! Но пилить и разбирать заломы из деревьев и каменные завалы приходится всем. Завтра надеемся взять Хонда-Джыгульмский хребет и начать спуск к Уде.

Ранее говорилось – были подготовлены три Unimog S404. Как показал маршрут, выбрав «мерседесовский» вездеход, Булгаков и его товарищи, попали, что называется, в десятку. Благодаря своей уникальной подвеске неказистый с виду грузовичок, нагруженный под завязку (до тонны груза в кузове каждой машины) показал себя с наилучшей стороны. Он то превращался в водоплавающее существо и без тени сомнения брал водные преграды, глубина которых порой превышала метр. То, словно горный козел, натужно ревя мотором, карабкался по горным кручам. А порой и вовсе оборачивался гигантским пауком и, неспешно перебирая колесами (словно лапами!), переползал через завалы из гигантских валунов и деревьев. Подтверждением тому очередная запись в дневнике.

13 день. 26 июля. Утро. Впереди нас ждут более серьезные трудности. Прямо перед нами ущелье Сыгляр-Атара. Около 600 м завалено валунами размером в машину. Движение по конным тропам практически невозможно: большие крены и пересекающие их овраги. Будем стараться идти по камням... Иногда приходится в буквальном смысле строить дорогу. Местами сплошь моховые болота и курумник. Лишний раз убеждаемся, что «Унимоги» – это супервездеходы. Идут там, где пройти невозможно. Просто фантастика!

С каждым прожитым днем на маршруте в команде приходило понимание того, что завтрашний день будет, возможно, еще сложнее. Что впереди еще более сложные участки пути. «А был ли на маршруте момент, когда все поняли: вот она, точка отчаяния! Что стало понятно – дальше идти невозможно?» – спросил я Александра Сорокина, участника нескольких клубных саянских экспедиций. «Такого, к счастью, у нас не было, – немного поразмыслив, ответил он. – О том, чтобы повернуть назад, и думать никто не думал. Напротив, чувствовалось, что с каждым днем командный дух крепнет. Мы понимали – только став единым целым, сможем пройти маршрут, к которому готовились почти шесть лет».

Не раз и не два команде Булгакова приходилось решать сложнейшие задачи по ремонту техники, которая зачастую была не в состоянии выдерживать «категорий-



ность» маршрута. В один из дней вышел из строя выжимной подшипник сцепления на «восьмерке». Казалось, чего бы сложного. Но только не в случае с «Унимогом». Чтобы добраться до выжимного, нужно снять двигатель, а для этого демонтировать... кабину. Даже в условиях хорошо оснащенной СТО подобная операция вызовет массу вопросов. А как быть, когда вокруг тайга?!

«Как быть?» – переспрашивает участник штурма Саян Вадим Сиворакаша. – Да очень просто ремонт в таких условиях делается. Главное – не терять голову, включить фантазию. Вот мы неисправную машину затолкали меж двух деревьев. Сверху над кабиной соорудили мощную перекладину, которая стала своего рода рембалкой. К этой перекладине – рембалке – подцепили лебедку, которой вначале сняли кабину, а затем и двигатель. После замены подшипника все сделали в обратном порядке: сначала двигатель, а затем и кабина встали на место. Можно было двигаться дальше».

#### ИЗ ДНЕВНИКА ЭКСПЕДИЦИИ

17 день. 30 июля. Едем по речке Чело-Монго. К вечеру открывается потрясающий вид на перевал Мус-Даг-Дабан, который нам предстоит штурмовать. Буквально нос к носу столкнулись с медведем. Нас разделяло всего лишь метров 30. Потопыч постоял, посмотрел на непрошенных гостей и ушел восвояси...

20 день. 2 августа. Подъем в 6.00. Дождь. Иногда простреливает снег. Холодно. Мокро. Грязно. Начинаем подъем на перевал...

Штурм Мус-Даг-Дабана был, пожалуй, одним из ключевых моментов. Это перевал через основной хребет Восточного Саяна. Команде предстояло поднять машины по снежнику вверх по склону, крутизна которого превосходила 40 градусов! Было очевидно, что в одиночку машины не поднимутся. И вновь – как быть? Результатом мозгового штурма стал следующий план действий: на полке по линии подъема вырыть две траншеи (одна посередине, одна на самом вершине) метровой глубины (до границы вечной мерзлоты), заложить в них бревна, вручную поднятые из долины, а к ним в свою очередь прикрепить трос от лебедки. Таким образом, были обустроены основной и страховочный якоря, благодаря которым и удалось покорить перевал. Очевидно, что усилием одной лебедки явно недостаточно, поэтому в работу включалась другая машина, надежно закрепленная у подножия перевала. Но сначала с одного «Унимога» сняли кузов и, прикрепив к нему полосья из тонких бревен, со второй попытки втащили его, словно сани, наверх. Затем при помощи двух лебедок подняли автомобиль без кузова, и, получив таким образом в помощь третью лебедку, вытащили на перевал и остальные «Унимоги».



«Мы ликовали! – вспоминает тот момент Олег Булгаков. – Беспредельно уставшие, чумазые, промокшие, но безмерно счастливые! Вопреки всему мы одолели тебя, Мус-Даг-Дабан! Хребет Большой Саян, совершенно непроходимый по утверждению тофаларов, – взят! Здесь же, на вершине перевала из подручных материалов соорудили некую композицию, в центре которой красовалась надпись: [www.Offroadmaster.ru](http://www.Offroadmaster.ru), VI категория, 11 человек, 3 «Мерседеса». Далее наш путь лежал в Тыву».

Но расслабляться было рановато. От постоянно идущих впереди разведчиков пришло сообщение: предстоит сложнейший спуск с покоренной только что вершины.

#### ИЗ ДНЕВНИКА ЭКСПЕДИЦИИ

22 день. 4 августа. Начинаем спуск с Мус-Даг-Дабана. Приходится добавлять в бензин солянку. Топлива все равно не хватает, но мы, как можем, оттягиваем этот момент. Болото. Садится 10-й. Вытаскиваем лебедкой. Поехали по склону. Углы критические. Чтобы облегчить путь, пытаемся идти по руслу реки. Но кругом сплошь огромные валуны. Вынуждены вновь подняться на берег. Приходится постоянно лебедиться. Пилы не успевают остывать. Начинается очередной лютый спуск. Колеса «Унимогов» периодически

отрываются от земли. Темнота. Встаем на ночлег. Сегодня за 12 часов прошли 3,5 км.

Очередное испытание ждать себя долго не заставило. Так сложилось, что именно 10 августа, когда команда билась с непроходимым перевалом Демир-Тайга, был день рождения руководителя экспедиции Олега Булгакова. Очевидно, сам Гэсэр-хан решил в этот день преподнести руководителю одержимых «подарочек» от себя лично. Это, конечно, шутка. Но, надо признать, «подарок» был вовсе не шуточным. И принят он был командой достойно.

#### ИЗ ДНЕВНИКА ЭКСПЕДИЦИИ

28 день. 10 августа. Идет снег. Начинаем спуск с вершины. Очень круто. Страхуем машины динамической стропой, обмотанной вокруг деревьев. 8-й заглох на спуске. Выясняется, что пробит топливный бак. Снимаем его на месте аварии, в ручье. Заканчивается топливо и в других машинах. Темнеет. Встаем на ночевку. Празднуем день рождения Олега.

Наутро назначен пеший выход всей группы на базу геологов Ак-Суг. 35 км через броды и перевалы. Задача – принести на себе топлива сколько сможем. В ночь перед выходом по спутниковому телефону приходит благая весть: друзья с «большой земли» снаряжают к нам вертолет, который должен привезти бензин.

Из дальнейших событий можно сделать вывод, что властитель Шамбалы Гэсэр-хан вынужден был поощрить настойчивость отважных и даже проникся симпатией к их команде. Ну как еще можно объяснить тот факт, что именно 13 августа (в пятницу!) к ним прилетел вертолет и доставил столь необходимое горючее. И хотя еще две недели команде пришлось беспрестанно пилить проходы в лесных завалах, выковыривать из земли огромные валуны, вплавь преодолевать броды, переправлять машины на понтонах, карабкаться на перевалы, сомнений уже не возникало: быть им первопроходцами Восточного Саяна!

«По мере того, как экспедиция подходила к завершению, – вспоминает Вадим Сиворакаша, – вместе с переполнявшей всех нас эйфорией, стала накатывать и грусть: была у нас мечта, которой несколько лет мы жили. И нет теперь этой мечты! Она стала частью прожитого нами...»

Но беспокойная душа, которой невыносимо душно и скучно в городских джунглях, обязательно отыщет себе очередное приключение. И правда, в недрах ORM сейчас вынашиваются планы очередного «безумного» рейда. Этим летом команде, руководит которой вновь Олег Булгаков, предстоит пройти на автомобилях на плато Путорана. Но это будет уже совершенно иная история. **4x4**



Команда на вершине Мус-Даг-Дабан: Алексей Сиворакаша, Владлен Жужуков, Вадим Сиворакаша (нижний ряд), Ольга Подкопаева, Георгий Суворов, Олег Булгаков (руководитель), Сергей Филонников, Александр Семенихин, Алексей Коломейцев, Александр Сорокин, Александр Останкович (верхний ряд)