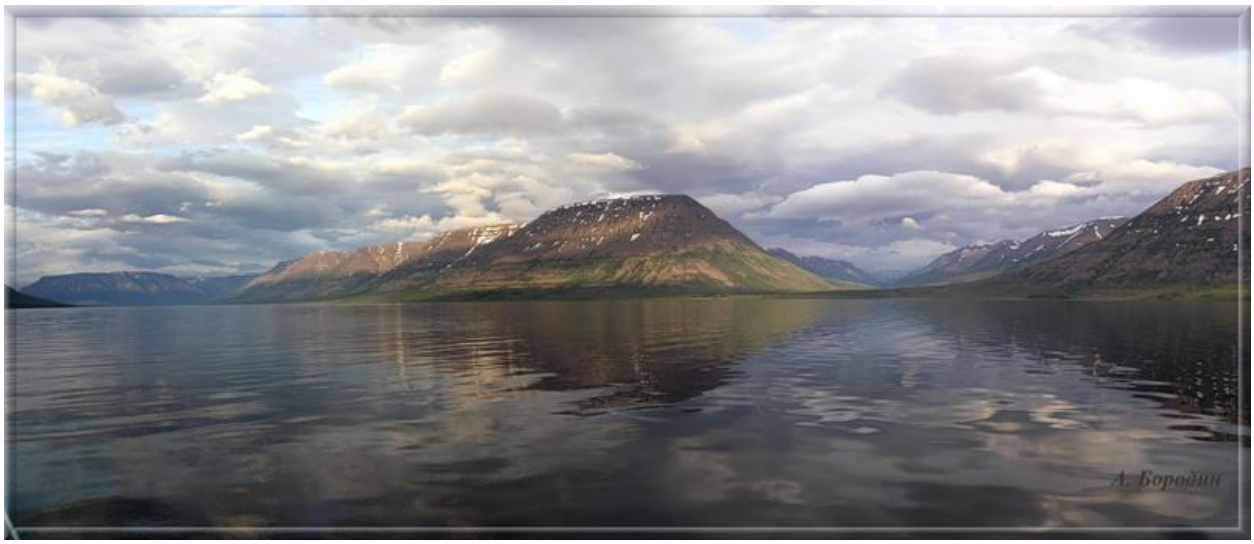


ОТЧЕТ

О спортивном походе на средствах передвижений
шестой категории сложности

«ПЛАТО ПУТОРАНА 2012»

по Красноярскому краю
совершенному
с 16 июля по 27 августа 2012 г.

Маршрутная книжка № 0-93-12

Руководитель группы:
Булгаков Олег Валерьевич

Маршрутно-квалификационная комиссия рассмотрела отчет и считает, пройденный маршрут соответствует VI(шестой) категории сложности по автотуризму и может быть зачтён всем участникам и руководителю.

г. Новосибирск, 2012 г

СОДЕРАЖАНИЕ

ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ О РАЙОНЕ ПОХОДА 3

ОТБОР УЧАСТНИКОВ И СВЕДЕНИЯ О ПРОХОЖДЕНИИ 12

ТРЕБОВАНИЯ К ВЫБОРУ И ПОДГОТОВКА ТЕХНИКИ 13

СПИСКИ СНАРЯЖЕНИЯ И ОБОРУДОВАНИЯ 16

СХЕМА МАРШРУТА 18

МАРШРУТНЫЙ ЛИСТ 21

УЧАСТНИКИ И ЭКИПАЖИ 22

ПАСПОРТ МАРШРУТА 24

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ 27

ГРАФИК ДВИЖЕНИЯ 34

ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ 82

ССЫЛКИ НА ФОТО И ВИДЕО МАТЕРИАЛЫ 85

ПРИЛОЖЕНИЯ

КОРОТКОМЕТРАЖНЫЕ ВИДЕОФИЛЬМЫ О ПЕРВОМ И ВТОРОМ ЭТАПАХ ЭКСПЕДИЦИИ

ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ О РАЙОНЕ ПОХОДА

Маршрут рассмотрен МКК СФО, выдана маршрутная книжка № 0-93-12.

Основная часть маршрута проходит в Восточной Сибири. Маршрут разделен на два основных этапа, этап заброски («Енисей») и этап выхода с маршрута («Плато Путорана»).

1-й Этап «Енисей» проходит по среднему и нижнему течению реки Енисей.

2-й Этап «Плато Путорана» проходит непосредственно в районе Плато.

Заброска от Новосибирска до Енисейска проходит по федеральной трассе М53, далее Р409. Расстояние заброски 1099 км.

Весь маршрут экспедиции насыщен историческими и природными достопримечательностями.

Енисейск - один из старейших сибирских городов, расположен в долине реки Енисей, на левом берегу, в 8 километрах южнее устья реки Кемь. Площадь территории города составляет 66,4 кв.км. Город был заложен в 1619 году отрядом казаков как военная крепость. На протяжении полутора столетий этот город был главными воротами в Восточную Сибирь. В 19 веке Енисейск - самый крупный город губернии - входил в десятку лучших уездных городов Российского государства. После прокладки Московско-Иркутского тракта и Транссибирской магистрали Енисейск, утратив значение главного города Восточной Сибири, становится дальней глубинкой.

На юге и юго-востоке городская территория граничит со смешанными лесами. Город имеет развитую автомобильную сеть с твердым покрытием. Отдаленность от краевого центра составляет 337 километров. Ближайшая железнодорожная станция находится в г. Лесосибирске, что в 46,7 км от города. В городе имеется аэропорт и речная пристань «Енисейск».

Енисей. Водный этап маршрута проходил по Енисею. Через Енисейский, Туруханский и Таймырский Долгано-Ненецкий районы Красноярского края.

Название реки происходит от эвенкийского «Ионесси» – большая вода. Одна из крупнейших рек мира длина реки от места слияния Большого Енисея и Малого Енисея – 3487 км. По площади бассейна (2580 тыс. км²) Енисей занимает 2-е место среди рек России. Для бассейна Енисея характерна резкая асимметричность: его правобережная часть в 5,6 раза выше левобережной. Енисей – граница между Западной и Восточной Сибирью. Ниже впадения Ангары правый берег Енисея остаётся гористым, левый

становится низким, пойменным. Ширина долины Енисея у устья Нижней Тунгуски около 40 км, у Дудинки и Усть-Порта до 150 км, русла 2500–5000 м; минимальные глубины всего нижнего Енисея колеблются от 5 до 8,5 м. Ниже Дудинки преобладающие глубины 20–25 м, русло разбивается на рукава, острова достигают длины 20 км. От устья реки Курейка, где уже ощущаются приливные колебания уровня, начинается устьевой участок реки. Енисей впадает в Енисейский залив Карского моря. Енисей относится к типу рек смешанного питания с преобладанием снегового. Енисей — важнейший водный путь Красноярского края. Главные порты и пристани: Абакан, Красноярск, Стрелка, Маклаково, Енисейск, Туруханск, Игарка, Дудинка, Усть-Порт. По Енисею осуществляется сплав леса в плотах.

Люди селились по берегам Енисея и крупных рек района начиная с XII-VIII тысячелетия до н.э., о чем свидетельствуют могильники, а также высеченные на скалах петроглифы и рунические письмена. Освоение и развитие территории русскими казаками началось в XVI веке. Постепенно район стал центром земледелия и ремесла, через него проходили торговые пути на Москву, на восток и юг Сибири, в Китай и Монголию. В XVII-XVIII вв. он слыл базой снабжения хлебом, фуражом и оборудованием казачьих отрядов, отправлявшихся покорять кочевые народы по течению Енисея, бассейнам рек Ангара, Лена и Амур. В XIX в. Енисейский район охватила «золотая лихорадка», давшая толчок активному строительству и развитию его экономики. С Енисейским районом связаны имена многих участников морских и сухопутных исследовательских экспедиций Сибири и Дальнего Востока, сред них: С. Дежнев, Е. Хабаров, В. Поярков, Д. Овцын, Ф. Минин, братья Д. и Х. Лаптевы, В. Беринг, С. Челюскин, М. Сидоров, С. Макаров, Н. Бегичев и другие.

Енисейская губерния долгие годы была местом ссылки. В XVII в. здесь отбывали наказание бояре С. Шаховский и М. Пушкин, идеолог церковного раскола протопоп Аввакум, а в XVIII в. Чернышев, выдававший себя за царя Петра III. В XIX в. сюда были сосланы декабристы.

Район был местом ссылки репрессированных и в советские времена. Енисейск и Енисейский район начал принимать ссыльных и спецпоселенцев с конца 20-х годов. Сюда же направлялись представители народов Советского союза, полностью или частично высланных из своих республик или мест компактного проживания, а с 1948 года сюда стали попадать в ссылку многие политзаключеннные-"повторники", те, кто уже отбыл срок заключения и по прежнему обвинению попал в ссылку.

Руины посёлка Ермаково. Памятник истории и культурного наследия районного значения. Согласно постановлениям главы г. Игарка № 337-П от 01.11.1992 и № 364-П от 21.10.1996 территория бывшего поселка и прилегающие к нему объекты строительства 503 являются историко-архитектурным комплексом.

В Ермаково сохранился целый городок для заключенных – ворота, доска почета, карцер, бараки с нарами, мебель, одежда, предметы быта, паровозное депо, техника. 21 октября 1996 года вышло Постановление № 364-П, которым был вновь подтвержден статус бывшего посёлка Ермаково и прилегающих к нему объектов Стройки 503 как историко-архитектурного комплекса. В нем были конкретизированы отдельные положения. Документ позволял регулировать «дикий» туризм, отстаивать право на использование собственных природных ресурсов, исторических объектов, давать правдивую информацию о них. Но главным назначением документа было, конечно, стремление ограничить вывоз предметов с объектов Стройки, остановить разрушение бывшей дороги.

В 1949 Советским руководством было принято решение о строительстве полярной железной дороги Игарка - Салехард. Строили дорогу заключенные. Общая запланированная длинна дороги составляет 1263 км. Дорога пролегает на 200 километров южнее Полярного круга. Западная часть - 501-я стройка ГУЛАГа. Восточная часть - 503-я.

Вдоль одноколейки по всей трассе на расстоянии 5 - 10 км друг от друга строились лагеря. Эти лагеря стоят до сих пор. Многие из них прекрасно сохранились.

Причинами строительства трансполярной магистрали являются новые обстоятельства жизни страны. Шло активное освоение Крайнего Севера. Открываются новые месторождения полезных ископаемых, развивается промышленность Севера Сибири. Соответственно возникает необходимость в развитии новых транспортных коммуникаций. Необходимость этого строительства обосновывалось также созданием круглогодичного дублера северного морского пути, порты которого могли бы соединиться с железнодорожной сетью страны.

Первоначально управление стройки №503 развернулось в Игарке. Затем Северное управление перевели на станок Ермаково Карасинского сельсовета.

Деревня Ермаково состояла из 4-5 домиков и одного барака, где жили ссыльные немцы Поволжья. Весной 1950 года туда было переведено управление строительством дороги № 503 и интенсивно началось возведение главной базы и «столицы» стройки. В зиму с 1949-го на 1950 год было сооружено несколько домов для руководства, а весь

вольнонаемный состав — заключенные и охрана — жили в палатках. Это был довольно большой палаточный город.

Численность его гражданского населения к концу 1949 года возросла до 5 тысяч человек, а уже в 1950 году крохотный поселок стал настоящим городом в 15 тысяч человек .

На объект № 503 возлагалось строительство железнодорожной линии от г. Игарки Красноярского края через поселок Ермаково до правого берега реки Пур общей протяженностью 601 км. и сооружение морского и речного порта, судоремонтного завода и жилого поселка в г. Игарке на реке Енисей.

Дорога возводилась быстрыми темпами, хотя вся трасса железной дороги проходила за Полярным кругом. Лагерный режим и суровые климатические условия: летом – оттаявшие болота, комары и мошка, и зимой снежные заносы, за несколько часов достигавшие пятиметровой высоты, и морозы до 50 градусов – не должны были стать основанием для замедления темпов строительства. В августе 1952 года открылось рабочее движение поездов от Салехарда до Надыма, к 1953 году – и на восточном участке: от Ермаково на Енисее до Янова Стана на реке Турухан.

В районе Ермаково по проекту предусматривалась паромная железнодорожная переправа, для чего в Финляндии и были построены три парома. Они должны были обеспечивать железнодорожную переправу вплоть до ледостава и какой-то период после ледостава Енисея. А в зимнее время по льду Енисея намечалось намораживать ледовую «насыпь» и на нее укладывать рельсы. Опыт намораживания у строителей уже был — это Игарский ледовый причал.

После смерти И.В.Сталина в 1953 году строительство железной дороги было приостановлено. Вскоре она была, как говорили в то время, законсервирована, а на самом деле — брошена, потому что не только заключенным, но и вольнонаемным, и охране находиться там было невмоготу. Была создана ликвидационная комиссия, в задачу которой входило организовать вывоз со стройки ценностей. Кое-что было вывезено, но сама дорога, станции, паровозы, вагоны — все осталось по трассе в тундре и со временем пришло в негодность. Дорога стала именоваться «мертвой дорогой».

В 1978 г. в интересах народного хозяйства в районе Ермаково произвели ядерный взрыв. Операция называлась "Кратон-2". Место проведения - левый берег р. Енисей, в 1,5 км от села Ермаково. Мощность заряда 20 килотонн.

По регистру скважин подземных ядерных взрывов взрыв в Ермаково был самым мощным в Красноярском крае. А в 1999 г. СЭС был проведен замер радиационного фона

города и района взрыва в посёлке Ермаково. Результаты не вызывают опасений, всё в пределах санитарных норм. Безопасность района ядерного взрыва объясняется его глубиной (880 м) и особым строением земной коры, где пласты (а это в основном глина, которая не дает утечки радиационных отходов) расположены не горизонтально, а вертикально, что тоже не дает распространения радионуклидов.

Финиш первого этапа «Енисей» в Дудинке. Первое упоминание об «ясашном зимовье Дудино» относится к 1667 году. Дудинка расположена за Полярным кругом, в зоне лесотундры. Административным и культурным центром Таймырского (Долгано-Ненецкого) национального округа Дудинка становится 10 декабря 1930 года. Ныне город Дудинка — административный центр Таймырского Долгано-Ненецкого муниципального района. Дудинку с внешним миром, кроме водного пути по Енисею, соединяет авиатранспорт, железнодорожное и автомобильное сообщение отсутствуют. Площадь муниципального образования «город Дудинка» составляет 223 500 кв. км. На этой территории проживают, по данным на 1 января 2010 года, 26 560 человек, в том числе представители пяти этносов — долган, ненцев, нганасан, энцев и эвенков. Коренные малочисленные народы Таймыра сохранили традиционный уклад жизни, язык, верования, обряды, особенности традиционного природопользования.

Плато Путорана. Основной этап стартовал в п. Валек, берег реки Норилка. Отсюда экспедиция устремляется к своей основной цели – плато Путорана, сильно расчленённому горному массиву, расположенному на северо-западе Среднесибирского плоскогорья. Наивысшая точка - гора Камень,1701м. Площадь плато составляет 250 тыс. км^2.

Поверхность плато покрыта базальтовыми лавовыми потоками, которые часто именуют сибирскими траппами.

По рельефу представляет собой сочетание относительно ровного плато и больших ущелий и долин, дно которых часто затоплено озёрами. Крупнейшие из них – Хантайское, Кета, Лама. На территории Плато Путорана находятся верховья рек Курейка, Пясина, Хета, Котуй, а также правые притоки Нижней Тунгуски. Реки, пробивая себе дорогу через многослойные породы, образуют глубокие каньоны, пороги и водопады.

Плато Путорана с полным основанием можно назвать страной водопадов. По количеству водопадов плато занимает первое место на территории России. Здесь же

находится и самый высокий водопад Евразии – Тальниковский высотой 482 метра. Наиболее интересные водопады находятся в труднодоступной восточной части Путоран.

Условной южной границей плато Путорана является Северный полярный круг, поэтому район находится в зоне сурового, резко континентального климата. Территория плато находится в зоне субарктического пояса, на границе тайги и тундры. Здесь происходят быстрая смена и чередование самых разнообразных ландшафтов: суровые горные тундры расположены рядом с лиственничным редколесьем, а заросли кустарников – с еловыми лесами. На вершинах гор находится зона арктических каменистых пустынь с небольшими участками ледников. Растительность представлена лиственнично-еловыми лесами в долинной части плато, редколесьем и кустарниковой тундрой на верхних частях склонов и поверхности плато. Наиболее возвышенные, водораздельные части плоскогорья преимущественно занимает каменистая и лишайниковая тундра.

Животный мир плато отличается разнообразием. Через его территорию пролегает миграционный путь дикого северного оленя. Здесь же находится северный предел ареала обитания рыси, соболя, каменного глухаря, летяги. Лось, медведь, росомаха, лиса, заяц – типичные представители этих мест. Встречаются редкие и исчезающие виды птиц – кречет, орлан-белохвост. В чистой речной воде много рыбы, в том числе здесь обитают ценные и редкие виды: муксун, чир, таймень, голец, омуль. На плато также обитает малоизученная популяция снежного барана, которая, будучи оторванной от других мест обитания этого вида, изолированно развивалась около 15 000 лет.

Климат района суровый, резко континентальный. Весна, лето и осень укладываются в три месяца: июнь, июль, август. Свет и тепло в течение года поступают не равномерно. С середины мая до начала августа сумма инсоляции в Заполярье больше, чем на экваторе. Средняя температура января -32…-40 градусов. Средняя температура июля +8…+16 градусов, это самый теплый месяц. Кроме особенностей связанных с высокими широтами, район путешествия расположен в полосе попеременного влияния континентального и арктического воздуха. Особенно существенна циркуляция атмосферы летом. В связи с постоянным ледовым покровом над Северным Ледовитом океаном массы арктического воздуха часто вторгаются на прогретый континент. Они прогреваются и увлажняются. Это вызывает циклоническую деятельность. Летом, в июле, на плато обычно преобладают ветры северных румбов. Плато Путорана имеет несколько повышенную норму осадков по сравнению с подходящим к нему с севера лесотундрой (500 - 800 мм в год). Несмотря на то, что холодный период в этих краях продолжительнее теплого, атмосферных осадков в 3-4 раза больше, чем в холодный.

Первое упоминание о гряде гор к востоку от Енисея, встречается у Миддендорфа. В конце прошлого века (1844 год) он кочевал с ненцами по южной части северо-таймырской низменности и в 40 км к югу увидел вроде бы отроги горного хребта, который назвал Северный. Эта ошибка сохранялась на картах довольно долго. В 1905 году в составе академической экспедиции проникшей в глубь Путоран побывали русские исследователи О.О.Баклунд и А.И.Толмачев. Но и они не сумели сделать правильных выводов, кочевав с эвенками от стойбища к стойбищу. Однако дали довольно точные описания зимней природы Путоран. И только в Советское время при разработке медно-никелевых месторождений в районе г.Норильска экспедицией под руководством Н.Н.Урванцева в 20-е и 30-е годы разведка Путоран продолжилась. Вслед за этим был разведан и нанесен на карту западный склон плато Путорана. Восточная и Центральная часть плато было нанесено на карту лишь в послевоенное время, с помощью аэрофотосъемки. Но до сих пор здесь есть места, где не ступала нога человека. Поэтому каждое туристское путешествие в этот первозданный мир может принести радость настоящих географический открытий.

Пик освоения плато Путорана приходится на 70-80 года прошлого века. В это время были совершены восхождения на основные вершины Холокит, Камень, Катуйскую, 1701, Сотку и многие другие господствующие высоты. Пройдены, за редким исключением, все сплавные реки. Однако до сегодняшнего времени на карте Путорана остаются "белые пятна". Расположены они в труднодоступной, на сегодняшний день, северо-восточной и восточной частях плато. К сожалению с развалом Советского Союза значительная часть информации о прохождениии этого района утрачена или стала недоступной. Лоции рек 20-30 летней давности, за исключением постоянно ходимых, не соответствуют действительности на сегодняшний день.

Река Норилка. Бассейн реки расположен выше северного полярного круга, в климатической зоне тундр и лесотундр, распространённой вечной мерзлоты. Питание реки смешанное – снеговое и дождевое. Мощное течение. Половодье с июня по август. Замерзает в конце сентября, вскрывается в середине июня. В 12 км от Норильска, на реке Норилке, расположен поселок Валек. Отсюда можно добраться вверх по Норилке, далее по ее притоку - реке Талой в озеро Мелкое, откуда она вытекает.

Река Талая - быстрая река с перекатами. Берет начало в озере Мелкое, Соединяясь с Рыбной образует реку Норилка. Название связано с тем, что верхний участок реки с

мощными быстринами не замерзает зимой и является основным препятствием при подъеме вверх по течению. На некоторых участках течение достигает 15-17км.ч., чего не отмечено ни на одной карте

Озеро Мелкое (Каргы-Кюёль). Расположено в широкой котловине между западными отрогами плато Путорана. Высота над уровнем моря 44 м. Площадь 241 км². Наибольшая глубина 22 м. Малые глубины и большая акватория озера способствует быстрому возникновению крутой волны даже при незначительных ветрах, поэтому надо внимательно следить за погодой на озере. Укрыться от ветра можно на одном из островов или у берега. Озеро соединяется с озером Лама проливом Лама (Ламочен) длиной 18 км. Берега, в основном пологие, местами заболоченные. Дно преимущественно песчаное. Питание снеговое и дождевое. Озеро замерзает в начале октября, вскрывается ото льда в конце июня – начале июля. Много островов: Длинный, Колхозник, Чаячий и другие. На острове Ближний находится база МЧС.

В южной части Мелкого в него впадает **река Глубокая** (Диринг-Юрях), вытекающая из озера Глубокое (Омук-Кюёль). Равнинная река шириной до 150 м. По заболоченным берегам в основном лиственничная редкостойная тайга. Скорость до 0,3 м/сек. В среднем течении два мощных переката. Протяженность Глубокой около 15 км.

Озеро Глубокое (Омук-Кюёль), типичное для Путораны, напоминающее фиорд, лежит в высоких крутых берегах, в ледниково-тектонической долине южнее хребта Ламские горы (западная окраина массива Путорана). В восточный конец его впадает река Муксун, связывающая Глубокое с озером Собачьим. На западе примерно 12-15 километровый участок лежит вне гор. Глубина озера в центральной части около 185 метро, в равнинной части есть мели.

Река Муксун (Ящкун). Длина около 24 км, скорость течения около 1 м\сек, ширина колеблется от 30 до 40 м. Протяженность реки 26 км. Низовье не трудно для подъема. Преодолеть верховье сложнее, особенно на последних 7 - 8 км. Здесь река разбивается на мелкие протоки. На самом начальном отрезке Муксуна (вблизи озера Собачьего) река течет одним руслом в высоких берегах.

Озеро Собачье (Ыт-Кюель). Расположено между водораздельными горными массивами Имангда и Дынкенгда в центре Западных Путоран. Длина 60 км, ширина около 3,5 км, глубина до 140 м. Так как Собачье расположено на пересечении глубоких долин здесь не бывает постоянных ветров или штиля.

Река Накта короткая (около 5 км). Примерно в середине пути по ней расположено основное ее препятствие - уходящая в воду отвесная скала; быстрое течение и большой перепад уровня воды на коротком участке делают подъем невозможным для большинства плавсредств. Общий перепад высоты сорок метров.

ОТБОР УЧАСТНИКОВ И СВЕДЕНИЯ О ПРОХОЖДЕНИИ

Основу команды составляли опытные спортсмены за плечами которых уже не одна экспедиция «Сибирский Марафон» включая первопрохождения 5-й и 6-й категорий сложности. Дополнительно в команду набирались участники, обладающие различным водным опытом. Так например – Алехин Евгений (г.Омск) имел опыт сплава на амфибиях по р. Колыма. Суслов Вадим имел опыт водного туризма и консультировал по применению специального снаряжения. Гриднев Андрей (г. Красноярск) - опытный капитан судоводитель, со знанием среднего течения реки Енисей, кроме этого увлеченный рыбак. Симбиоз различного опыта помог лучше спланировать и провести все экспедицию

Общая длительность экспедиции - 6 недель, что составляло определенную проблему для потенциальных участников. В связи с чем, экспедиция была разделена на два этапа, и кандидатам были предложены различные варианты участия:

а) Весь маршрут.

б) Этап «Енисей» - участник стартует с командой в Новосибирске, и по прибытию в Дудинку вылетает домой.

в) Этап «Плато-Путорана» - участник прилетает в Норильск и присоединяется к экпедиции.

Ф.И.О	**Город**	
Булгаков Олег	Новосибирск	Весь маршрут
Булгакова Юля	Новосибирск	Весь маршрут
Гриднев Сергей	Новосибирск	Весь маршрут
Алехин Евгений	Омск	Весь маршрут
Смирнов Максим	Новосибирск	Весь маршрут
Куликова Валентина	Новосибирск	Весь маршрут
Зуев Алексей	Новосибирск	Весь маршрут
Шило Владимир	Норильск	Весь маршрут
Зуев Никита	Новосибирск	Весь маршрут
Гриднев Андрей	Красноярск	Весь маршрут
Федюнин Алексей	Новосибирск	Весь маршрут
Веселов Валентин	Новосибирск	Весь маршрут
Задорожная Юлия	Новосибирск	Весь маршрут
Подкопаева Ольга	Новосибирск	Весь маршрут
Сорокин Александр	Новосибирск	Этап Плато Путорана
Суслов Вадим	Новосибирск	Этап Плато Путорана
Антипова Елена	Новосибирск	Этап Плато Путорана
Гусев Александр	Барнаул	Этап Плато Путорана
Вичтомова Юлия	Новосибирск	Этап Енисей
Смирнова Анна	Новосибирск	Этап Енисей

ТРЕБОВАНИЯ К ВЫБОРУ И ПОДГОТОВКА ТЕХНИКИ

Автомобили

К автомобилям предъявлялись стандартные требования для экспедиций «Сибирский Марафон» высокой категории сложности. Полноприводный автомобиль повышенной проходимости, оборудованный электрической или механической лебедкой, средствами навигации и радиосвязи, багажниками или дополнительными местами для размещения груза.

Участники были проинформированы, что в случае аварийных ситуаций, эвакуация техники может быть невозможна.

Были выбраны и утверждены следующие автомобили:

-**Toyota Hilux**, дизель (далее шхуна «Авось») – участник сплава по реке Колыме. Серебренный призер чемпионата России 2010г. Пикап дооборудован оригинальным тентом, позволяющим организовать внутренне пространство как рубку и каюту. Удобный обзор и управление при движении на воде, дал возможность организовать штаб экспедиции.

-**Toyota Land Cruser 73**, дизель (далее «GreenLine») – автомобиль с хорошей внедорожной подготовкой. Грязевая резина 35”, две лебедки. Межколесные блокировки.

- **Mercedes Unimog 404**, бензин (далее «Крейзер Аврора») Участник первопрохождения через Восточные Саяны. Золотой призер Чемпионата России 2010г. Компактный грузовик высокой проходимости. Грязевая резина 39”. Мощная лебедка с тросом 100м. Оборудован преобразователем 220V 2КВт. Электроинструмент, сварочный аппарат. Способность перевозить снаряжение экспедиции.

- **Луаз 969**, бензин. (далее «Луиза»). Самый легкий автомобиль экспедиции. За счет небольшого веса, бортовых редукторов, а так же дооборудования пониженными парами, и межколесными блокировками, способен показывать хорошую проходимость на бездорожье.

Водная подготовка

Специфика маршрута требовала дооборудования автомобилей поплавками и дополнительным мотором для движения по рекам и озерам.

В качестве поплавков выбраны уже опробованные в сплаве по реке Колыма баллоны. Однослойные, с тремя независимыми секциями. Общая длина 7,2 м. диаметр 90см. полное водоизмещение одного баллона 3.8м3.

Баллоны проклеены дополнительными полосами снизу и сверху. Для повышения прочности и предотвращения истирания. Все баллоны экспедиции однотипные, для обеспечения взаимозаменяемости.

Крепление баллонов к автомобилю, должно обеспечивать возможность съезда и выезда снаряженной амфибии с берега на воду и обратно.

Крепление должно обеспечивать возможность изменения положения баллонов по отношению к автомобилю (выше, ниже). Всего предусмотрено три основных положения:

а) «Енисей» самое низкое положение баллонов, позволяющее амфибии съехать с ровного берега в воду и обратно. Необходимо для уменьшения погружения колес автомобиля в воду и создаваемого ими сопротивления движению в воде. Это положение применяется при длительном движении по реке Енисей и озерам.

б) «Плато». Баллоны подняты на 20-30см выше, чем в положении «Енисей». При этом осадка автомобиля в воду больше. Данное положение предназначено для движения по горным рекам и сложным участкам. Позволяет въезжать на не обустроенный берег. Двигаться на колесах по каменистым косам и мелям, без разборки конструкции.

б) «Транспортное» баллоны подняты максимально высоко. Положение позволяет пересекать сухопутные участки без разборки конструкции. Движение по воде в этом положении не предусмотрено.

Вся конструкция креплений должны быть быстро разборными и размещаться внутри автомобиля для перевозки и движения по сухопутным участкам.

Конструкция должна иметь запас прочности для движения по воде с волнением до 4 баллов.

Лодочные моторы и транцы.

Для движения по воде выбраны двухтактные моторы Suzuki 30 л.с. К плюсам этих двигателей можно отнести – высокую надежность, важную в автономной экспедиции, меньший вес и стоимость в сравнении с четырехтактными моторами.

А так же, отсутствие ограничений по положению при транспортировке. Винты выбраны тяговые, с наименьшим из доступных шагом лопастей.

На автомобиле ЛУАЗ применялись два двигателя «Стрела» отечественного производства, по 6 л.с. каждый. Эти двигатели разработаны для установки на военные

баркасы. Они рассчитаны именно на водоизмещающий режим движения, вследствие чего имеют лучшие характеристики, в том числи и по топливной экономичности в сравнении с моторами Suzuki. Однако они имеют и существенные недостатки, как то – проблема с запуском, отсутствие реверса, нестабильная работа на низких оборотах.

Транцы для лодочных моторов должны обеспечивать изменение положения мотора относительно автомобиля. (выше/ниже). Для корректной работы в зависимости от изменяемого положения баллонов. А так же для движения по мелям.

Плот сопровождения

Количество участников и снаряжения, а также условия, накладываемые автономностью похода, потребовали наличие плота, способного перевозить топливо и часть команды.

Количество топлива требуемого на каждый из основных этапов – 2,5 - 3 тонны!

Плот основан на типовых для нашей экспедиции баллонах. В качестве каркаса использованы, дюралевые трубы. При движении на сухопутных участках плот подлежит разборке и перевозке в автомобилях экспедиции. Дополнительно использовались две надувных лодки для разведывательных и вспомогательных целей. Два мотора 5 и 15 л.с могли быть установлены как на лодки так и на плот, в зависимости от потребностей.

СПИСКИ СНАРЯЖЕНИЯ И ОБОРУДОВАНИЯ

Комплект оборудования
на 1 автомашину/команду трофи-экспедиции (необходимый минимум)

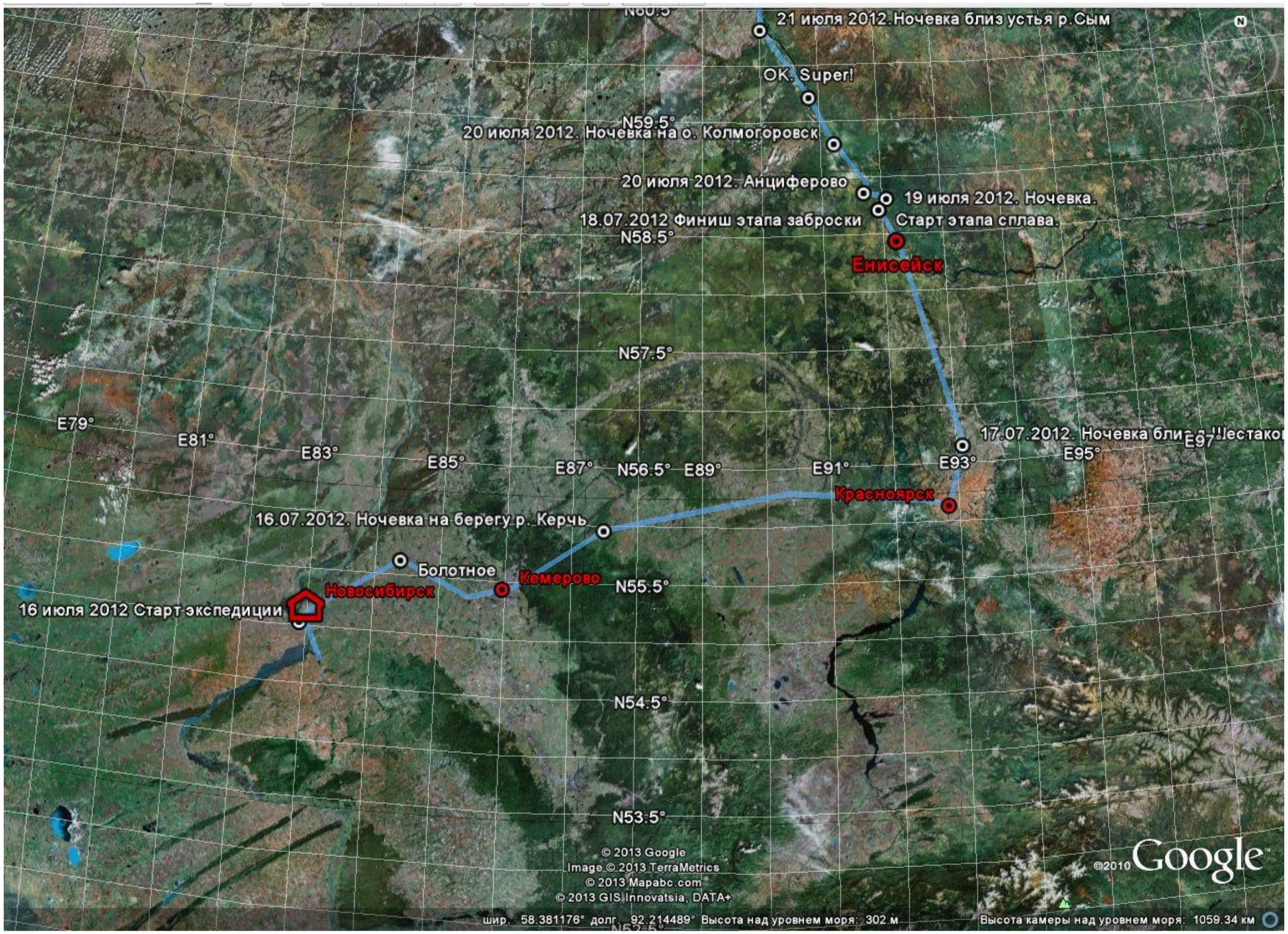
№	Наименование	Кол-во	Примечания
1.	Штатный механический домкрат	1	на команду
2.	Реечный домкрат (Hi-Jeck, Hi-Lift)	2	на команду
3.	Бензопила	2	на команду
4.	Огнетушитель	6	на каждую машину и 2 на плот
5.	Запас питьевой воды	20л.	
6.	Медицинская аптечка	1	на команду
7.	Стропа/Трос буксировочный 6-10 метров, усиленный.	1	
8.	Стропа/Трос динамический усиленный, >8 метров.	1	
9.	Корозащитная стропа	1	По возможности
10.	Блок для троса	1	
11.	Шакл, скоба соединительная	3	
12.	Скотч	3	
13.	Толстые верхонки	2 пары	
14.	Зарядник АА, ААА	1	
15.	Гвозди (мин 200мм)	10шт	
16.	Скобы, для строительства мостов.	10шт	
17.	Лебедка	1	
18.	Радиостанция автомобильная с антенной на 144 МГц	1	
19.	Навигатор GPS носимый	1	
20.	Набор необходимого инструмента (минимальный)	К-т	+ 1 большой набор
21.	Переноска освещения =12В	1	
22.	Запасное колесо (в сборе)	1	
23.	Запасная камера	4	От 4 шт. на машину

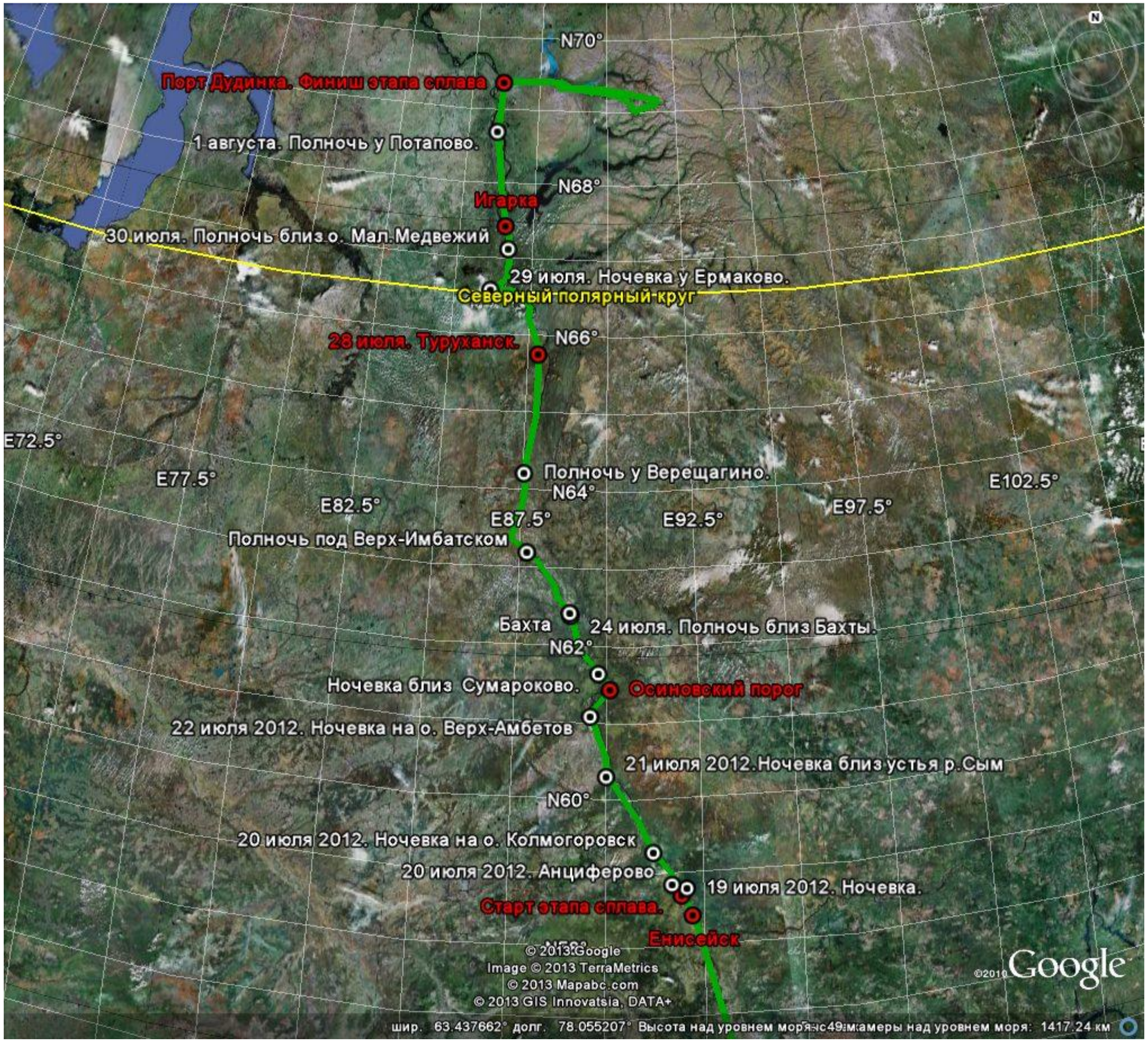
Комплект имущества на 1 человека в команде

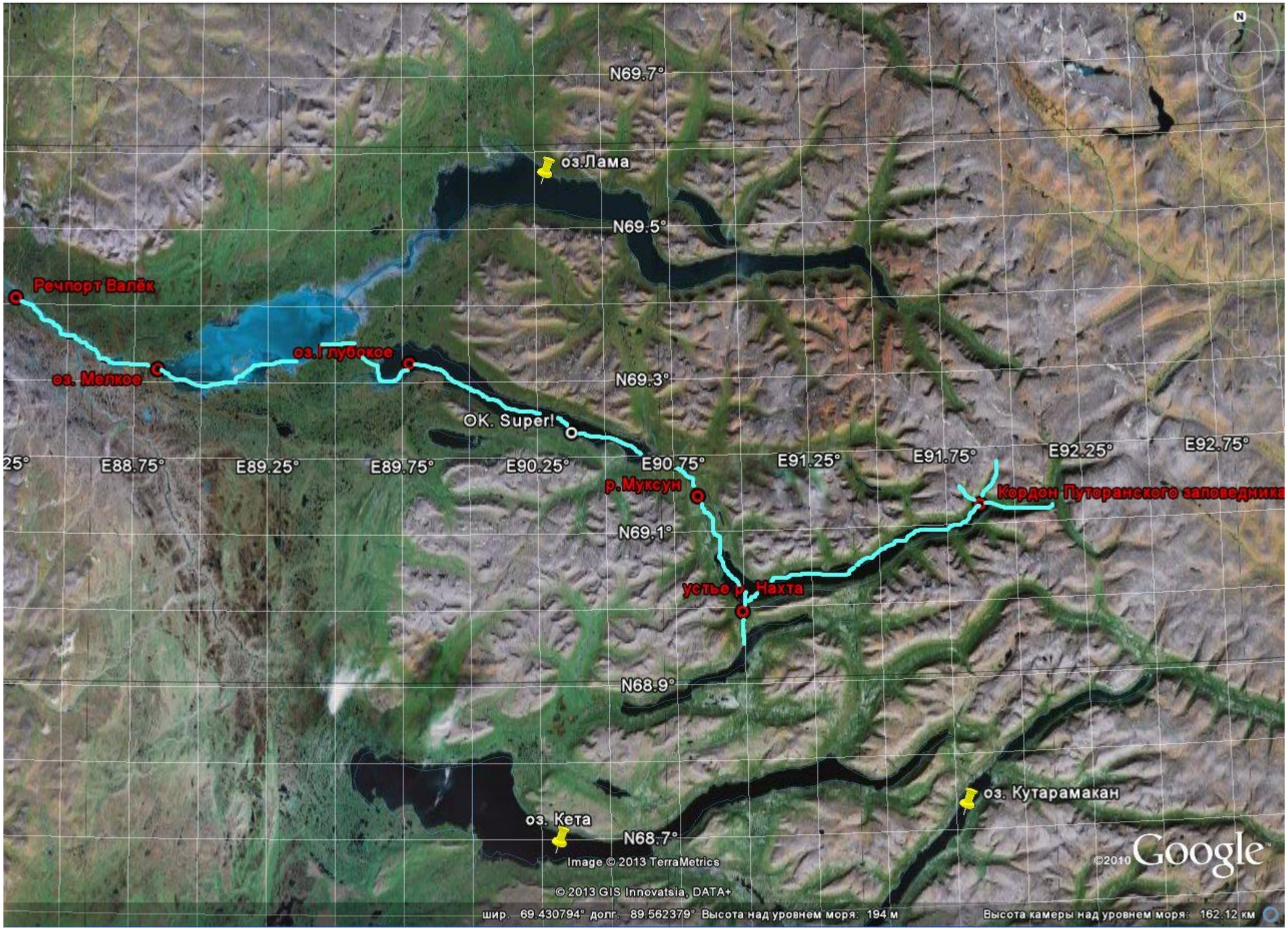
№	Наименование	Кол-во.
1.	Горные ботинки. Крепкие, Удобные	Пара
2.	Забродные сапоги (телепузы)	1
3.	Теплые носки. Для работы в сапогах/телепузах.	2Пары
4.	Спальный мешок тёплый	1
5.	Коврик туристический	1
6.	Палатка Quechua «2 секунды» (одна палатка на 2-х человек)	0,5

7.	Компрессионный мешок	1
8.	Водопроницаемый мешок	1
9.	Рюкзак средний.	1
10.	Куртка теплая (до -10С)	1
11.	Плащ от дождя (дождевик или куртка и штаны)	1
12.	Комплект парадной одежды (на старт/финиш)	К-кт
13.	Комплект рабочей закрытой одежды.	К-кт
14.	Крепкие перчатки	Пара
15.	Рабочие перчатки	10 пар
16.	Комплект теплой одежды (до -5 с ветром)	1
17.	Головной убор (шапка и бандана)	1
18.	Спасательных жилет.	1
19.	Каска	1
20.	Фонарик налобный с запасом батареек.	1
21.	Спички в герметичной упаковке	1
22.	Ложка, тарелка, кружка (железные)	К-кт
23.	Нож	20пар
24.	Средство от комаров и клещей	1 флакон
25.	Туалетные принадлежности (мыло, зубн.паста др.)	1
26.	Увлажняющий крем, антиперспирант, гигиеническая помада	1
27.	Рация носимая 144mhz с з\у	1
28.	Нитки, иголки, булавки . . .	1 к-т
29.	Паспорт, в гермоупаковке	1
30.	Купальные плавки, трусы, носки футболки.	2к-та
31.	Тапочки на застежках (не сланцы) для воды	1
32.	Личные лекарства	1
33.	Солнцезащитные очки	1
34.	Эластичные бинты	комплект
35.	Прививка от клещевого энцефалита	курс

СХЕМА МАРШРУТА




N70°
Порт Дудинка. Финиш этапа сплава
1 августа. Полночь у Потапово.
N68°
Игарка
30 июля. Полночь близ о. Мал.Медвежий
29 июля. Ночевка у Ермаково.
Северный полярный круг
28 июля. Туруханск.
N66°
E72.5°
E77.5°
Полночь у Верещагино.
N64°
E102.5°
E82.5°
E87.5°
E92.5°
E97.5°
Полночь под Верх-Имбатском
Бахта
24 июля. Полночь близ Бахты.
N62°
Ночевка близ Сумароково.
Осиновский порог
22 июля 2012. Ночевка на о. Верх-Амбетов
21 июля 2012.Ночевка близ устья р.Сым
N60°
20 июля 2012. Ночевка на о. Колмогоровск
20 июля 2012. Анциферово
19 июля 2012. Ночевка.
Старт этапа сплава.
Енисейск
© 2013 Google
Image © 2013 TerraMetrics
© 2013 Mapabc.com
© 2013 GIS Innovatsia, DATA+
Google
шир. 63.437662° долг. 78.055207° Высота над уровнем моря: 49 м Камеры над уровнем моря: 1417.24 км


N69.7°
оз.Лама
N69.5°
Речпорт Валёк
оз. Мелкое
оз.Глубокое
N69.3°
OK. Super!
E88.75°
E89.25°
E89.75°
E90.25°
E90.75°
E91.25°
E91.75°
E92.25°
E92.75°
р.Муксун
Кордон Путоранского заповедника
N69.1°
устье р. Нахта
N68.9°
оз. Кутарамакан
оз. Кета
N68.7°
Image © 2013 TerraMetrics
©2010 Google
© 2013 GIS Innovatsia, DATA+
шир. 69.430794° долг. 89.562379° Высота над уровнем моря: 194 м
Высота камеры над уровнем моря: 162.12 км

МАРШРУТНЫЙ ЛИСТ

Новосибирск – Кемерово – Красноярск – Енисейск (далее по р. Енисей до Дудинки) – Бор – Ермаково – Игарка – Дудинка – Норильск – р. Норилка – р. Талая – оз. Мелкое (Каргы-Кюёль) – р. Глубокая (Диринг-Юрях) – оз. Глубокое (Омук-Кюёль) – р. Муксун – оз. Собачье (Ыт-Кюёль) – р. Накта – оз. Накомякен (пешая разведка) – оз. Собачье (Ыт-Кюёль) – р. Хоронен (пешая разведка) – оз. Собачье (Ыт-Кюёль) – р. Муксун – оз. Глубокое (Омук-Кюёль) – р. Глубокая (Диринг-Юрях) – оз. Мелкое (Каргы-Кюёль) – р. Талая– р. Норилка – Норильск-Дудинка

1. Этап "Заброска"

	км	итого	
Новосибирск		0	Асфальт
Кемерово	250	250	Асфальт
Красноярск	570	820	Асфальт
Еисейск	300	1120	Асфальт
Погодаево	60	1180	проселок

3. Переход Дудинка-Норильск

Дудинка		0	Асфальт
Алыкель	50	50	Асфальт
Норильск	40	90	Асфальт
р. Норильская	23	113	Асфальт

4. Этап Плато Путорана

Валек р. Норильская		0	
Затон	19	19	Теч. встречное
оз. Мелкое	17	36	Сильное течение
р. Глубокая	17	53	озеро
оз. Глубокое	20	73	Теч. встречное
р. Муксун	45	118	озеро
оз. Собачье	22	140	Теч. встречное
р. Накта	10	150	озеро
Кордон заповедника	40	190	озеро
р. Муксун	45	235	озеро
оз. Глубокое	22	257	сплав
р. Глубокая	20	277	озеро
оз. Мелкое	17	294	сплав
р. Талая	17	311	озеро
Валек р. Норильская	36	347	сплав

2. Этап "Енисей"

	км	итого	
Анциферово	40	40	Сплав
Назимово	103	143	Сплав
Ярцево	98	241	Сплав
Ворогово	111	352	Сплав
Порог Осиновский	50	402	Сплав
Подкаменная Тунгуска (пр)	38	440	Сплав
Комса	68	508	Сплав
Лебедь (пр)	30	538	Сплав
Мирное (пр)	27	565	Сплав
Бахта (пр)	16	581	Сплав
Верхне Имбатское (пр)	100	681	Сплав
Зыряново (пр)	84	765	Сплав
Нижне Имбатское (пр)	23	788	Сплав
Верещагино (пр)	39	827	Сплав
Костино (пр)	128	955	Сплав
Туруханск (ниж. Тунгуска)	52	1007	Сплав
р. Курейка	122	1129	Сплав
Игарка	163	1292	Сплав
р. Хантайка	89	1381	Сплав
Дудинка	165	1546	Сплав

5. Выход с маршрута

Валек р. Норильская		0	Асфальт
Норильк	23	23	Асфальт
Дудинка	90	113	Асфальт

5. Выход с маршрута

Красноярск		0	Асфальт
Новосибирск	820	820	Асфальт

УЧАСТНИКИ И ЭКИПАЖИ

Ф.И.О	Автомобиль	Город	Обязанности
Булгаков Олег	Mercedes-benz unimog 1957г.в. 404.111 Лебедка БТР бензин 2.8л Мотор лодочный Suzuki 30 л.с. Бортовой № 10	Новосибирск	руководитель экспедиции, пилот амфибии
Булгакова Юля		Новосибирск	штурман амфибии
Суслов Вадим		Новосибирск	участник второго этапа, штурман-механик амфибии
Гриднев Сергей	Луаз 568М Бензин 1.6 л Лебедка. 2 лодочных мотора АЛ-2. Бортовой № 11	Новосибирск	пилот амфибии.
Алехин Евгений		Омск	штурман-механик амфибии
Смирнов Максим	Toyota Hilux Pick Up Дизель 2.4л. Лебедка электрическая 9000 Lbs. Мотор лодочный Suzuki 30 л.с. Бортовой № 01	Новосибирск	заместитель руководителя экспедиции, пилот амфибии
Смирнова Анна		Новосибирск	участник первого этапа, штурман амфибии
Куликова Валентина		Новосибирск	член оргкомитета экспедиции, штурман амфибии, видеооператор
Зуев Алексей	Toyota Land Cruiser. Дизель. две лебедки 9500. Мотор лодочный Suzuki 30 л.с. Бортовой № 78	Норильск	пилот амфибии
Шило Владимир		Норильск	штурман-механик амфибии
Зуев Никита		Норильск	юнга амфибии
Гриднев Андрей	Плот сопровождения. Бортовой № 03	Красноярск	лоцман экспедиции
Федюнин Алексей		Новосибирск	боцман экспедиции.
Антипова Елена		Новосибирск	участник второго этапа, матрос плота сопровождения
Веселов Валентин		Новосибирск	матрос плота сопровождения
Вичтомова Юлия		Новосибирск	участник первого этапа, матрос плота сопровождения, повар
Гусев Александр		Барнаул	участник второго этапа, матрос плота сопровождения

Задорожная Юлия		Новосибирск	участник второго этапа, матрос плота сопровождения, повар
Подкопаева Ольга		Новосибирск	матрос плота сопровождения, фото-видеооператор, повар
Сорокин Александр		Новосибирск	участник второго этапа, матрос плота сопровождения

ПАСПОРТ МАРШРУТА

Маршрут начинается и заканчивается в г. Новосибирске.

Аварийные и запасные варианты:

- В случае поломок, неисправности устраняются силами команды с привлечением командного снаряжения.
- При невозможности полевого ремонта, машина эвакуируется силами команды, до ближайшего технического пункта.
- На первом этапе (сплав по р. Енисей от Енисейска до Дудинки) аварийный выход осуществляется через населенные пункты Ярцево, Бор, Туруханск, Игарка, Дудинка. Далее авиа или речным транспортом.
- Во второй части категорийного участка (плато Путорана). Авариный выход осуществляется по течению рек в направлении Норильска.
- В случае недостатка продовольствия или топлива, возможна организация пополнения запасов лодками со стороны Норильска до устья реки Накта. Со стороны Снежногорска до устья реки Кутамаракан. Далее, при необходимости – пешими группами.
- В случае серьезной болезни или травмы участника, Команда оказывает первую помощь и доставляет пострадавшего до ближайшего медицинского пункта.
- В случае невозможности оказать помощь самостоятельно и эвакуировать пострадавшего, вызывается ПСО МЧС. Все члены команды и транспортные средства ЗАСТРАХОВАНЫ.

Основные сведения:

1. Вид туризма – автомобильный.
2. Поход совершен по территории западной и восточной Сибири, по административным субъектам Российской федерации: Новосибирская, Кемеровская области, Красноярский край, Таймырский (Долгано-Ненецкий) автономный округ.
3. Категория сложности - VI (шестая).
4. Число участников на этапе «Енисей» - 15 человек.
5. Число участников на этапе «Плато Путорано» - 18 человек.
6. Средства передвижения – автомобили-амфибии, плот-катамаран.
7. Сроки проведения - с 16 июля по 27 августа 2012 года.
8. Продолжительность – 43 дня, из них: 37 ходовых дней. 3 дневок, 3 технических дня. Общее количество полевых ночевок - 39.

9. Общая протяженность экспедиции – 3300. км., Категорийный участок - 2200 км., Участок первопрохождения – 700 км.
10. Автономный участок (без выхода в населенные пункты) – 20 дней

Цели путешествия:

1. Повышение спортивного мастерства.
2. Разработка и реализация нового маршрута, в новом, для авто туризма, районе.
3. Отработка новых методов заброски в труднодоступные районы, и способов передвижения по сильнопересеченной местности.
4. Более полное и углубленное изучение района.
5. Изучение исторических и природных достопримечательностей района.
6. Выполнение высоких спортивных разрядов по туризму.
7. Участие похода в Чемпионатах Сибири и России.

Участки, определяющие сложность маршрута:

Маршрут на автомобилях в район Плато Путорана является первопрохождением. Выбранный нами метод движения – дооборудовать автомобили подвесными баллонами и мотором, и двигаться по воде, там где нельзя пройти по суше и наоборот, является едва ли не единственным способом совершить подобный маршрут. Однако такой метод добавляет сложностей не характерных для авто туризма.

Река Талая – скорость течения до 17км/ч. Ширина 50м. протяженность 20км.

Подьем по реке на автомобилях невозможен, или чрезвычайно затруднен. Ввиду высокой скорости течении и характера берегов. Узкая (около 1м) прибрежная полоса, топкий характер грунта. Далее берег круто поднимается на высоту 4-6 метров. Пересеченная лесотундра.

Данный участок прошли по тундре. 5 км, около 3-х дней. Движение по тундре на колесной технике (кроме вездеходов с шинами пониженного давления) считается невозможным. В действительности движение очень затруднено. Использовали движение по мосткам, строительство гатей, обустройство якорей. Работу с лебедками и прочее.

Река Глубокая. 22км. Имеет три участка (порога/слива) со скоростью течения более 10км/ч. Мели, опасные камни в русле реки. Берега - пересеченная и заболоченная

лесотундра. Поднимались комбинируя движение по воде, и движение по отмелям и гравийным косам. На порогах использовали бурлаков и движение на лебедках, причем амфибия находится на воде и движется за счет лебедки закрепленной за якорь/корягу/топляк на берегу.

Река Муксун. 24км - имеет участки со скоростью течения более 10км.ч. Обширные отмели в дельте реки. Слабый грунт. Множество рукавов, мели, каменные шиверы в верхнем течении реки. Считается сложной даже для судов с низкой осадкой и водометным двигателем. Обход берегом чрезвычайно затруднен. Пересеченная лесотундра, скальные прижимы . При подъеме по реке использовали все приобретенные до этого навыки.

Река Енисей. 1500км. Протяженное препятствие. Основную сложность представляет судоходство на реке в совокупности с множеством порогов и перекатов. Движение проходило краем судового хода, и опасность представляли плавучее навигационные знаки: буи, бакены, вехи. Осложняло движение рекордно низкий уровень воды в реке Енисей, и низкая видимость, вплоть до нулевой вызванная сильными лесными пожарами и туманами.

Необходимо учитывать низкую маневренность амфибий. (максимальная скорость 6,5км.ч в индивидуальном порядке движения. скорость сцепки – 2,5км.ч) При скорости реки от 4км/ч (в нижнем течении) до 15км/ч на порогах.

Отдельно необходимо выделить Осиновский порог. Как наиболее сложный участок на всем этапе.

В нижнем течении реки, за полярным кругом, основную сложность представляют штормовые явления 3-4 балла.

Протяженный сплав на автомобилях по р.Енисей, является первопрохождением, и имеет специфику отличную от водного туризма.

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ

день пути	Дата 2012	Участок пути	Протяженность КМ	Перепад высот М	Время в пути	Описание	Метеоусловия	Примечания
Этап заброски на сплав по р.Енисей.								
1	16/07	Новосибирск – Кемерово – р.Керчь (точка N55.97704 E87.49664, Кемеровская область)	402 км	равнина	11:30	0 км Движение по трассе М-53. Колонна. Технические остановки. Остановки на обед.	Солнечно. Тепло.	
2	17.07	р.Керчь (точка N55.97704 E87.49664, Кемеровская область) – Мариинск – Ачинск - с. Шестаково (Красноярский край)	448	Равнин холмы	15:30	850 км Движение по трассе М-53. За Емельяново, не заезжая в Красноярск сворачиваем на трассу Р409. Колонна. Технические остановки. Остановки на обед.	Утро теплое около 20. Легкая дымка от лесных пожаров. К обеду погода переменная облачность +24. Ночью дождь.	
3	18.07	с. Шестаково – с. Погодаево (Красноярский край)	295км	Равнина холмы	12:00	1145 км Движение по трассе Р409. За п. Погодаево выбрано место для старта енисейского этапа экспедиции. Заправка. Сборка амфибий и плота.	Утро +16. Днем солнечно и жарко, слабый ветер.	
Этап сплава по р. Енисей от с. Погодаево до г.Дудинка								
4	19.07	с. Погодаево (N58.72582 E91.95106)- правый берег Енисея (N58.82114 E92.09208)	19 км.	Равнинная река. Левый берег преимущественно невысокий, тайга. Правый более холмистый со скальными выходами, тайга	1:30	1164 км Сборка амфибий и плота. Подготовка к старту. Упаковка продуктов и снаряжения на плавсредсва. Старт в 20:34 Средняя скорость 7,5 км/час	+18. Тишина и штиль.	
5	20.07	правый берег р. Енисей (N58.82114 E92.09208) -- о. Колмогоровский (N59.31308 E91.24789)	91 км		16:30	1255 км Через 2,5 часа проба идти «сцепкой»: 2 амфибии + плот. Мотор работает только на головной амфибии. Средняя скорость 7,6 км/час Все амфибии встали в «сцепку» Способ движения «вахтами» по 4 часа. 	Утро солнечное. Около +18. Легкий ветер. Весь день: ветер слабый, на Енисее штиль. Солнечно, жарко, легкая дымка. Мошка.	
6	21.07	о. Колмогоровский (N59.31308 E91.24789) - правый берег р.Енисей недалеко от с Леднево и устья р.Сым (N60.32936 E90.02972)	147 км	Равнинная река. Левый берег преимущественно невысокий, тайга. Правый более холмистый со скальными выходами, тайга	20:00	1402 км Способ «сцепки» в караване: Головная амфибия на длинной стропе (около 7 м.), остальные плавсредства вплотную присоединены на двойную стропу. 	Тихо. Небо затянуто дымкой. Около +20.	
7	22.07	- правый берег р.Енисей недалеко от с Леднево и устья р.Сым (N60.32936 E90.02972) – о.Верх-Амбетов	107		16:00	1509 км Старт в 4-00 утра.	Очень жарко. Полный штиль. Дымка.	

		(N61.11903 E89.59518)						
8	23.07	о.Верх-Амбетов (N61.11903 E89.59518) -- правый берег р.Енисей близ с. Сумароково (N61.67591 E89.80864)	114 км	Равнинная река. Левый берег преимущественно невысокий, тайга. Правый более холмистый со скальными выходами, тайга	16:00	1623 км Осиновские пороги проходим отдельно	Утро теплое около 20. Днем появился слабый ветер, стало холоднее.	При прохождении порогов плохая видимость из-за дымки
9	24.07	правый берег р.Енисей близ с. Сумароково (N61.67591 E89.80864) – т N62.42854 E89.02286 близ с. Бахта	105 км		24:00	1728 км Судовой ход переката Сумароковский узкий с отмелями, в начале переката есть затонувшее судно.	Тепло, штиль, смог от пожаров.	
10	25.07	т N62.42854 E89.02286 близ с. Бахта – окрестности с. Верх-Имбатское (N63.22968 E87.74158)	117 км	Равнинная река. Левый берег преимущественно невысокий, тайга. Правый более холмистый со скальными выходами, тайга	24:00	1845 км. У амфибии «11» сел аккумулятор, т.к. всю ночь горел довольно мощный фонарь для указания нашего присутствия в фарватере. В плотной дымке сели на мель.	Условия те же: штиль, дым, мошка.	
11	26.07	окрестности с. Верх-Имбатское (N63.22968 E87.74158) – окрестности с .Верещагино (N64.24472 E87.56647)	139 км		24:00	1984 км Караван идет «сцепкой». Вахты по 4 часа.	Яркое солнце, Весь день жара, на небе ни облачка, ветра нет, легкая дымка	Обилие мошки
12	27.07	окрестности с.Верещагино (N64.24472 E87.56647) – т.N65.507106 88.041014 на подходе к Туруханску	146 км	Равнинная река. Левый берег преимущественно невысокий, тайга. Правый более холмистый со скальными выходами, тайга	24:00	2130км Караван идет «сцепкой». Вахты по 4 часа. В одной из бочек с бензином на плоту обнаружена течь. Проверка всех емкостей на герметичность.	Прохладно, легкий северный ветер, к вечеру заметно похолодало, около +16.	
13	28.07	т.(N65.507106 88.041014) на подходе к Туруханску – т.(N66.23434 E87.47664)	118 км		24:00	2248 км На волнах креплениями для дуг 78-го экипажа начал протираться небольшой участок банана впереди идущей амфибии. Выступающими частями болтов было содрано покрытие. Заклеивали повреждение на ходу. Болты закрывали подручными средствами – скотчем примотали крышки от пластиковых бутылок.	Холодный ветер, пасмурно, не более +12. Днем дождь с грозой.	
14	29.07	т.(N66.23434 E87.47664) – Северный Полярный круг - левый берег р. Енисей близ Ермаково (N66.60049 E86.21836)	95 км	Равнинная река. Левый берег преимущественно невысокий, тайга. Правый более холмистый со скальными выходами, тайга	15:00	2343 км. Караван идет «сцепкой». Вахты по 4 часа.	Утром тихо, солнечно. Днем небольшой ветер.	Чувствуется приближение севера – холодный ветер. К мошке добавились комары.
15	30.07	левый берег р. Енисей близ Ермаково (N66.60049 E86.21836) – о.Мал.Медвежий (N67.15023 E86.7243)	81 км		21:00	2424 Караван идет «сцепкой». Вахты по 4 часа.	Прохладно, переменная облачность	
16	31.07	о.Мал.Медвежий (N67.15023 E86.7243) – Игарка - N68.71618 E86.07365	82 км	Равнинная река. Левый берег преимущественно невысокий,	24:00	2506 Посреди реки сели на мель. Мотором, колесами и ручной силой вышли на более глубокое место. Ветер стягивает флотилию к берегу, это немного гасит скорость.	+10. Ветер. Мелкий редкий дождь.	За день погода менялась несколько раз,

				тайга. Правый более холмистый со скальными выходами, тайга				то пасмурно и сильный ветер, то опять солнце, но холодный ветер сводит на нет тепло от него.
17	01.08	N68.71618 E86.07365 - окрестности с. Потапово (N68.71618 E86.07365)	124 км		24:00	2630 км. Из-за волнения на реке амфибии идут раздельно. Только 11-й и плот в сцепке. Порвало заднюю правую стяжку на банане плота.	Холодно, не более +8, ветер, небо в тучах. Вечер: Дождь не прекращается. Очень холодно.	
18	02.08	окрестности с. Потапово (N68.71618 E86.07365) – Дудинка	86		24:00	2716 км – окончание сплава (итого сплав – 1571 км) В связи с сильной качкой амфибии идут раздельно. На 1-м по линии сварки лопнуло заднее правое крепление бананов. Караван швартуется к берегу. Сняли крепление, очистили от краски, заварили. Во время старта стяжкой от креплений 10-го зацепили торец правого банана 11-го. Получился вертикальный порез около 1,5 см. Пройдя около 100 м, вновь причалили к берегу, заклеили порез. Через несколько километром 1-й опять чалится к берегу. У рулевой отвинтилась гайка. В 10-м экипаже срочно нашлась гайка на 8, и вскоре все продолжили движение.	Холодный ветер с дождями. Сильный ветер и волны. (Шторм)	
19	03.08	Дудинка – Норильск - речпорт Валёк на р. Норильская	105 км		3:00	2821 км (асфальт, переезд) Финиш. Разгрузка, разборка плота и амфибий.	С утра погода переменная. После обеда холодно, идет дождь.	
Этап по плато Путорана								
20	04.08	речпорт Валёк на р. Норильская	0 км			2821 Техническая дневка, подготовка амфибий и плота ко 2-му этапу.	Пасмурно, ветер.	
21	05.08	речпорт Валёк на р. Норильская – устье р. Талая близ старой воинской базы (N69.32026 E88.70447)	20 км по воде + 4 км пешая разведка	Болотистая тундра. Озера. Редколесье	7:30	2841 подъем по р. Норильская Амфибии идут по одиночке.	Холодный ветер, но достаточно тепло, около +20.	На реке, во время движения холодно, даже если температура воздуха высокая.
22	06.08	устье р. Талая близ старой воинской базы (N69.32026 E88.70447) – оз Мелкое (для экипажей 003 и 011 - N69.306067 E 88.878543)	0 км 23 км (для 003 и 011)	Болотистая тундра. Озера. Редколесье	12:00	2841 2864 км для экипажей 003 и 011 При подъеме КСкой 10-го сцепка стоит на месте, а тяжелую амфибию подтягивает под воду. КСке не хватает мощи, чтобы поднять вверх по течению амфибию. Взяли более легкий – 11-й. Разгрузили авто, максимально опустили крепления бананов, что бы поднять колеса из воды. Высоко поставленный 11-й несется за КСкой как на глиссере. Так же подняли плот. Остальные 3 амфибии пойдут по тундре, для чего перешли ближе к воинской части зимника. 10-й и 78-й, поторопившись, спустили бананы, не выезжая на берег. Оказалось глубоко и топко Грунт глинистый и	Тепло, переменная облачность. Мошка	

						плывучий. 10-й набрал через клапаны воды в бананы. (литров 50). Выбирались на берег с помощью лебедки. 78-й бананы накачивал в воде. С трудом вытащили из глинистого топкого берега Унимог, что осложнялось еще и тем, что на берегу нет практически никакой растительности, кроме нескольких чахлых кустиков, за которые с трудом залебедились.		
23	07.08	устье р. Талая близ старой воинской базы (N69.32026 E88.70447) – безымянное озеро (N69.32334 E88.74477)	2,5 км +5 км пешая разведка	Болотистая тундра. Озера. Редколесье	12:00	2843,5 км 2864 км для экипажей 003 и 011 На заходе на зимник с разрушенных зданий воинской части сняли оконные решетки и с помощью болгарки разобрали кухонный стеллаж благодаря этим манипуляциям получили железные рамки с мелкоячеистой сеткой –сэндтраки. Сначала ехали по старой деревянной дороге. Бревна прогнили и образовались дыры. Гать закончилась. Начался зимник Приспустили колеса. 10-й разбортовался 2 раза. Движение по верховому болоту было очень тяжелым, приходилось постоянно использовать лебедки. В топкой почве пользоваться хайджеком было практически невозможно. Лебедились только друг за друга, потому что местная растительность моментом вырывалась. При этом машина, работающая якорем, после лебежения утопала в почве и приходилось выдергивать её. Обычная практика спускания колёс на болоте не принесла ожидаемого результата. Резина на 10-м и 78-м не подходила для такого использования. Выработана новая тактика передвижения. 1-й идет впереди, 10-й замыкает. Смотрится отрезок "дороги" около 50 м., ставится вешка. Берется максимальный разгон, и авто пытается по максимуму доехать до вешки.	Пасмурно, около +15. Комары, мошка	
24	08.08	безымянное озеро (N69.32334 E88.74477) – макеты ракетных установок (N69.32403 E88.77397)	1,5 км	Болотистая тундра. Озера. Редколесье	11:00	2845 км 2864 км для экипажей 003 и 011 Движение по «вешкам». Построили первый мост через перешеек между двумя озерами	Ночью пошел дождь. Мелкий и редкий. Днем периодически дождь. Мошка.	
25	09.08	макеты ракетных установок (N69.32403 E88.77397) – зимник – оз.Мелкое (69.318381 E 88.842170)	3 км	Болотистая тундра. Озера. Редколесье	14:00	2848 км 2864 км для экипажей 003 и 011 Движение по «вешкам».	С утра прохладно. Дымка развеялась. Остались низкие тучи, из которых кажется вот-вот пойдет дождь. Сильный и холодный ветер.	
26	10.08	оз.Мелкое (69.318381 E 88.842170)	0 км	Болотистая тундра. Озера. Редколесье		2848 км 2864 км для экипажей 003 и 011 Сборка амфибий на берегу озера, что бы дойти до базового лагеря.	Дождь. Холодно. Сильный ветер.	
27	11.08	оз.Мелкое (69.318381 E 88.842170) – устье р. Глубокая (N69.30434 E89.28789 высота 44м.)	19 км + 4 км пешая разведка	Болотистая тундра. Озера. Редколесье	6:00	2867 км У 11-го протерло о камни банан, когда был сильный прибой. Заклеивали. На озере высокая волна. Амфибии идут по отдельности. На плоту холодно, палатку ставить нельзя, т.к. рулевому не видно фарватер. Река Глубокая: Фарватер сложный - острова и мели. в 4 км от устья 1-й перекат	Холодно. Ветер Градусов около +10.	
28	12.08	устье р. Глубокая (N69.30434 E89.28789 высота 44м.) – порог «Гусь» - порог «Орлиный» на р. Глубокая	6 км	Черновая тайга	14:00	2873 км 1-й экипаж первый идет на штурм Глубочки. На сложных участках, где амфибия уже не могла двигаться сама, её в банан сзади подталкивал резиновой лодкой с мотором Андрей Гриднев. 78-й экипаж перед первым перекатом практически потеряв управляемость из-за сильного течения, вышел	Небольшой ветер, около +14, периодически моросит дождь.	

		(N69.27473 E89.37206)				на берег и двигался по камням. Потом он несколько раз метался между берегами, пытаясь обойти течение. При проходе переката у 11-го экипажа срезало шпонку на одном из моторов. Поставили железную. Срезало винт. 78-й очередной перекат прошел по береговой линии, на колесах. Частично помогали бурлаки. 10-й шел другим (правым берегом). Берег более крутой и лесистый. Сначала бурлачили. Потом использовали лебедку за прибрежные деревья, при этом сели аккумуляторы (механическая лебедка использовалась несколько раз по 100 метров). Пришлось снять аккумуляторы с 78-го и на лодке перевести их на 10-й. Плот часть пути и переката вели бурлачением вдоль берега. помогали резиновой лодкой сзади. 		
29	13.08	порог «Орлиный» на р. Глубокая (N69.27473 E89.37206) – порог «Труба» - оз. Глубокое близ г.Сундук (N69.28954 E89.963939)	29 км	Тайга, горы.	16:00	2902 км Прохождение затяжного и довольно мелкого порога Орлиный по очереди. Бурлачили 1-го, 78-го и 3-го. Встали, привязали веревку, тихо и тяжело пошли. Амфибия мотором по воде, люди проводят по берегу. Берег местами вязкий. Во время очередной парковки 11-й на большой скорости въехал в торец плоту. Рамой плота пропороли левый банан, около 10 см. Пока всех проводили по перекатам, 11-й клеился. Перекат прошел без береговой проводки, с лодочкой Андрея. С 11-го сняли колеса, чтобы уменьшить сопротивление встречного течения. 10-й шел другим берегом, самостоятельно при помощи лебедки. Перекат Труба. Широкая полоса низкого ровного плоского берега слева (берег правый) и суженный участок реки с сильным течением. Применение тактики бурлаков. 78-й, пройдя небольшой подъем по мелкому перекату, проходит стремнину на колесах по самому краю воды. 1-й также проходит по грунту. Длинной сцепкой привязали к 78-му, добавили силу бурлаков и успешно подняли по быстрине. Очень удачной оказалась идея вести плот по мелким местам в сцепке с авто, который идет по грунту на колесах. 	Около +12, иногда идет дождь	
30	14.08	оз.Глубокое близ г.Сундук (N69.28954 E89.963939) – р.Муксун (N69.14795 E90.84151)	42 км	Тайга, горы.	13:00	2944 км Команда подошла к устью реки Муксун, множество мелей и рукавов. Требуется предварительная разведка. Течение ощутимое, но не сильное. Можно идти от берега к берегу по глубоким местам, стараясь не нарываться на мели.	Ночью прошел дождь. Погода переменная - солнце/облака, небольшой ветер. Тепло.	
31	15.08	р.Муксун (N69.14795	6 км	Тайга, горы.	14:00	2950 км + разведка 10 км(водная)	Дождь шел всю ночь.	Путораны

		E90.84151) – р. Муксун (N69.114840 E90.866660)				В среднем течении река разделяется на правый основной рукав с сильным течением и множество рукавов с мелкими перекатами. Здесь можно ехать колесами. Применили другую тактику прохождения. 78-й переезжал с острова на остров по мелям и косам. Потом при помощи лебедки по более глубокому месту проводили плот, где ему не хватало силы мотора или было мелковато. Помогали 11-му. Широкие плоские галечные отмели позволяли продвигаться на колесах без особых проблем.	Погода переменчивая, иногда идет дождь.	балуют радугами.
32	16.08	р. Муксун (N69.114840 E90.866660) – оз.Собачье – р. Нахта (N68.99583 E90.99686 высота)	16 км	Тайга, горы.	10:00	2966 км Мелкая часть реки, наиболее сложный участок для плота. Сначала толкали и бурлачили только силами плотоводов. Разгружали вещи и топливо на берег немного вперед, потом толкали по мели плот, потом загружали все обратно и проводили веревками по воде. Потом опять разгружали и толкали. Так несколько раз. Пока не подошли к месту, где сил 5 человек недостаточно. Присоединилась вся команда. Плот частично разгрузили, постелили баннеры под бананы, потому что на камнях стал оставаться желтый след от покрытия. Цепляли к 78-му. 78-й очень медленно тянул плот, все участники плот приподнимали и толкали, баннер заканчивался, останавливались, перестилали баннеры и опять повторялось. В особо узких местах один банан шел по берегу. Пришлось приподнимать банан еще больше. Постом на плот складывали обратно бочки с топливом, ящики с едой, вещи. Проводили по воде несколько десятков метров, потом опять разгружали и тащили по баннерам. Наконец-то вышли из многоостровья в единое русло. До озера Собачье оставался один перекат. 78-й повел плот левым берегом. Бурлаки также помогали. Остальные амфибии ушли на правый берег и проехали перекат по галечнику. 	Ночью шел дождь. Утром не холодно, но сыро и пасмурно.	
33	17.08	р. Нахта (N68.99583 E90.99686 высота) – разведка до оз. Накомякен – оз.Собачье (N69.03732 E91.13408 баня)	8 км	Тайга, горы.	4:00	2974 км +пешая разведка – 8 км (туда-обратно) Техническая полудневка, пешая разведка.	Переменная облачность, чуть-чуть был дожди	
34	18.08	оз.Собачье (N69.03732 E91.13408 баня) – кордон Путоранского заповедника (N69.12669 E91.87718)	36 км	Тайга, горы.	8:00	3010 км	Погода утром изумительная. Чистое небо, жаркое солнце, на озере штиль, по углам легкая дымка. Потом из-за гор появились облачка, подул холодный ветерок и к 12 часам пошел	

							дождик.	
35	19.08	кордон Путоранского заповедника на оз. Собачье близ устья р.Хоронен(N69.12669 E91.87718)	0 км по воде + пешие вылазки	630м	12:00	3010 км + Пешие вылазки 1. 6 км к водопадам с маячком 2. 12 км по р. Хоронен 3. 3 км к водопаду без маячка	Переменная облачность, около +15, периодически дожди.	
36	20.08	кордон Путоранского заповедника (N69.12669 E91.87718) – оз.Собачье -- р.Муксун (N69.14795 E90.84151)	55 км	Тайга, горы.	12:00	3065 км (ночевка на том же месте, что и вечером 14 августа) Идем по основному руслу Муксуна. Сильное течение, при этом довольно мелко, много топляка. Скорость амфибий от 8 до 14 км/ч. Амфибии несутся по реке, только успевай отпихиваться от мелей берегов. Во время очередной остановки в 10-м экипаже пропороли банан дверцей. Клеим банан. В этом трофи все порезы бананов были только о различные выступающие части амфибий, и только 11-й протер одну маленькую дырочку на прибое.	Погода хорошая. Солнце и облачка.	
37	21.08	р.Муксун (N69.14795 E90.84151) -- оз.Глубокое близ г.Сундук (N69.28954 E89.963939)	41 км	Тайга, горы.	12:00	3106 км На выходе из Муксуна несколько раз садились на мели. Песчаное дно слишком вязкое для колес. 11-го толкали. 10-й использовал лебедку за хлипкие прибрежные кусты. Озеро прошли сцепкой. Довольно сильная волна и ветер. У 11-го один мотор не работает.	Ночью дул сильный порывистый ветер. Утро пасмурное, прохладное +10.	
38	22.08	оз.Глубокое близ г.Сундук (N69.28954 E89.963939) – р.Глубокая --оз Мелкое (N69.328885 E88.897842	51 км	Тайга, горы.	12:00	3157км В разливном месте озера Глубокое 11-й сел на мель. На реке Глубокая у 11-го срезало вал и 2-й мотор умер. Теперь только на веревочке. Вышли в озеро Мелкое, которое почти сразу оправдало своё название – около 700 метров мы ехали почти на колёсах по мели. При парковке на ночь 1-й попытался выехать на берег, но не завелся - вода попала в топливную систему.	Переменная облачность. около +12.	
39	23.08	оз Мелкое (N69.328885 E88.897842 – р. Талая – р.Норильская -- речпорт Валёк - Норильск	43 км	Болотистая тундра. Озера. Редколесье	8:00	3200 км Для прохождения реки Талая мотор с плота поставили на 11-го, Мотор с лодочки поставили на плот. Экипажи плота и 11-го расселить по амфибиям, а плавсредства тащить на веревке. У 10-го погнуло задние крепления бананов и залило генератор. Финиш. Валёк. Разобрали амфибии и плот.	Сильный ветер и мелкий холодный секущий дождь, не выше +10. Сильный встречный ветер.	На Норилке волнение как на Енисее. Высокая волна захлестывает у 10-го до лобового стекла.
40	24.08	Норильск						
41	25.08	Норильск						
42	26.08	Норильск						
43	27.08	Норильск – аэропорт «Алыкёль» - Новосибирск						

ГРАФИК ДВИЖЕНИЯ

16.07.2012 г. Новосибирск - р. Керчь, Кемеровская область

Время в пути: 11:30

Метеоусловия: Солнечно. Тепло.

Старт. В районе поста сдули бананы 78-го. Долго упаковывали и укладывали.

Днем у 1-го пропал заряд. Сгорело реле и регулятор напряжения. К вечеру техническая остановка. 1-й греется. Кемерово. Ищем магазин автозапчастей (к 19-50 не нашли)

Проехали р. Золотой Китат. Недалеко от поворота на ночевку встретились с Алексеем (Добрый). Он где-то недалеко стоит с лагерем археологов. Работает водителем "шишиги".

Финиш. (Около 470 км) р.Керчь. Проба варки ужина на газовой плите, кипятили чай. Показалось долго. Забыли отложить продукты, которые варить на стоянках в дороге. На ужин насобирали со всех экипажей.

17.06.2012 г. р. Керчь - д. Шестаково, Красноярский край

Время в пути: 15:30

Метеоусловия: Утро теплое около 20. Легкая дымка от лесных пожаров. К обеду погода переменная облачность +24. Ночью дождь.

Подъем. Ремонт 1-го. Нет зарядки. Мариинск. Затариваемся водой, запчастями и др. (из Мариинска вышли около 11-10). Ачинск. Обед и ремонт. У 11-го проблемы с карбюратором. Выезд из Ачинска.

11-й. Техническая остановка. Замена топливного шланга. Скромный выбросил топливный фильтр.

11-й. Техническая остановка. Замена трамблера.

11-й. Техническая остановка.

11-й. Техническая остановка. Доп. провод с генератора на катушку зажигания. Едем 40 км/ч, в гору разгоняемся до 20.

Экипаж из Владивостока цепляет 11-го на "галстук". Где-то на трассе нас ждет Гриднев Андрей. С лодкой, палаткой, мотором, транцем и вещами.

С 11-го полетели по трассе пустые бочки для бензина. Пока перевязывали бочки, подъехали ребята из Красноярска, обещали помочь с запчастями от ЛуАЗа. Чуть позже подъехали еще 2 машины. Привезли Андрея и весь скарб. Перекладываемся и уплотняемся.

Часть колонны едет в Емельяново искать реле для 1-го. До свидания, красноярцы! Спасибо!

Новый карбюратор 11-му не помог.

Финиш. Трасса Красноярск - Енисейск, 72-й км. (420 км). Попытался пойти дождь. Быстро закончился.

18.07.2012 г. с. Шестаково – с. Погодаево

Время в пути: 12:00

Метеоусловия: Утро +16. Днем солнечно и жарко, слабый ветер.

Подъем 1-й группы. Едем собирать плот.

Енисейск. Обед. Купили хлеб и лук. Выезд из Енисейска.

34-й км от Енисейска, за п. Погодаево спустились к берегу Енисея, на место начала 1-го этапа - сплава. Донимают пауты и мошка. Около 17:00 начали сборку плота. Приезд основной группы. Привезли топливо.

С нами прощается и уезжает домой 54-й – Денис Шиляев. Вечером опускается туман. Полный штиль. Мошка и комары радуются.

19.07.2012 г. с. Погодаево - правый берег Енисея

Протяженность, км: 30

Время в пути: 1:30

Метеоусловия: +18. Тишина и штиль.

На реке густой туман. Скорее всего, это не туман, а дым лесных пожаров. Много мошки. С утра были комары. 1-й и 78-й готовы к спуску на воду. 11-й докачивает бананы. 10-й только закрепил дуги. Андрей рассказал, как вести себя на воде, правила речного "хорошего тона", как читать лоцию.

78-й вышел на воду для пробного заезда. Жарко. Быстро потеем. Смог маленько развеялся, стало видно русло реки и противоположный берег. Решено выйти сегодня. Мошка! Сжигаем мусор. Прощаемся с экипажами из Владивостока и 55-м из Томска.

Старт 1-го (водного) этапа.

1. 11-й экипаж – ЛУАЗ. («Скромный»)
2. 3-й экипаж – плот. («Тройка»)
3. 78-й экипаж – Toyota Land Cruiser. («Гринлайн»)
4. 1-й экипаж – Toyota Hilux Pick Up. («Авось»)

5. 10-й экипаж – Mercedes-benz unimog daimler. («Крейзи Аврора»)

Вышли на фарватер. Скорость 10 км/ч. Идем на правый берег.

На сборы ушло 1,5 дня. На 10-й сломалось рулевое. Сказали, что сейчас починят. Плот идет первый. По протоке скорость ниже примерно 8,3 км/ч. "Когда сядешь за румпель, сам все поймешь" (автор неизвестен). В 10-м опять проблема – выскочила рулевая тяга.

Финиш. На ночевку встаем, пройдя мыс Погодаевский и остров Стрельчатый. Берег лесистый, есть небольшой ручей.

20.07.2012 г.

Время в пути: 16:30

Метеоусловия: Утро солнечное. Около +18. Легкий ветер. Весь день: ветер слабый, на Енисее штиль. Солнечно, жарко, легкая дымка. Мошка.

На реке то ли туман, то ли дымка. Русло просматривается не полностью. Комары.

К моменту выхода на воду яркое солнце. Дымка над водой почти развеялась, точнее осталась за спиной, выше по течению. На солнце жарко, но ветер на воде.

В результате большой нагрузки на плоту лопнули передняя и задняя стяжки, которые не давала плоту прогнуться по центру.

Сцепка в небольшой караван: 11-й+10-й+3-й.

Прошли Анциферово. Засекаем время закипания котла на газу. 15-20 минут.

Делаем общую сцепку. После обеда ровненько и неспешно двигаемся по Енисею. Русло просматривается хорошо. Мытье бананов. Стирка белья. Мотор затих. Какие-то проблемы в головной машине. Прошли 22 км. (Усть-Пит). Скорость 7,6 км/ч. (10-й 31 км - 13 л.бензина). Идем вахтами по 4 часа.

Финиш. Т.к. полный штиль, мошка активна.

На ночевку встали в районе острова Колмогоровский, в сцепке, чтобы утром сразу продолжить движение).

21.07.2012

Время в пути: 20:00

Метеоусловия: Тихо. Небо затянуто дымкой. Около +20.

Подъем для ведущей амфибии в 3:30. На плоту установлено дежурство. Плот не ведущий, поэтому болтается в основном в хвосте каравана.

Старт в 4:00. Штиль. Уже ест мошка.

Прошли перекат Пономаревские камни характеризующийся узким, извилистым судовым ходом, скальными выходами дна и галечными осыхающими косами. Т.к. все в дымке фотографирование дальних объектов (берега, поселки) затруднено.

В районе острова Касовский произошло первое столкновение с бакеном. Без последствий.

Расход бензина в 10-й 16 л - 32 км.

Финиш в районе мыса Леднинский. На берег немного выходит головная машина, остальные в сцепке на воде. На берегу разведен большой костер. Разбор и обсуждение первых дней путешествия, много нового.

22.07.2012

Время в пути: 16:00

Метеоусловия: Очень жарко. Полный штиль.

Во время замены 10-й – 11-й Сергей не дождавшись, когда все сцепятся, включил моторы и пошел. Рацию он не слышит (и не хочет слышать). Народ держит веревки.

Много ругались, только в воздух. Видимость отличная, тумана, дымки нет. Флаги слегка колышутся, только от скорости амфибий. Одолевает мошка.

От жары сильно раздувает бочки. Кое-где швы на пределе.

Воду из реки пить нельзя. Андрей на лодке ездит с канистрами на берег. На 11-м есть фильтр.

В районе п. Зотино прилетели 2 вертолета (типа Робинсон) Сделали несколько кругов над нашим цирком, снимали фото и видео. От ветра, поднятого лопастями, разлетелась вся мошка. Хоть какая-то польза.

Финиш ранний, так как впереди Осиновский порог. Надо идти «по светлому». Вышли на берег или встали близко к берегу острова Малый Амбетов. Рядом много островов и проток, удобных для рыбалки. Занимаемся техническим осмотром или ремонтом плавсредств. Плот подтягивает стяжки. 78-й, 10-й, 1-й – проверка агрегатов, электрики и др., заправка. 1-й – сел аккумулятор.

Долго считали, сколько полных дней идем, 2 или 3. Оказалось, что всего 2. Подъезжали гости с перерабатывающего судна, привезли копченого леща и замороженную осетрину. К вечеру на Енисей опустился смог, солнца не видно. Полный штиль. Мошка жрёт нещадно. Сергей и Андрей ушли на рыбалку.

23.07.2012

Время в пути: 16:00

Метеоусловия: Утро теплое около 20. Днем появился слабый ветер, стало холоднее.

Подъем. Легкая дымка от лесных пожаров.

Ремонт 1-го. Нет зарядки. Старт. Идем отдельно, только 1 сцепка 11-й+3-й. Все заволокло плотной пеленой тумана и дыма от горящих лесов. Солнце едва проглядывает.

Ветра почти нет. За бортом около +18. Вода в реке удивительно теплая. Мошка особенно голодная.

По мере приближения к порогу плотность дымки усилилась, появился запах гари. Горизонта не видно. Скорее всего порога мы не увидим. При этом мошка не сильно потеряла активность. Т.к. уровень воды на 1,5 м ниже нормы, появились косы и отмели, не указанные в лоции. Плотность дымки усилилась. Енисей стал шире, дым гуще. Берегов не видно. Периодически из дыма выныривают бакены и каменные выходы. Температура падает. Ветер усиливается. Мошку сдуло. Ветер маленько раздуло дым. Появился горизонт и берега.

Ветер стих. Дым стал более ощутим, начало резать глаза, чувствуется запах гари. Идем как в сером молоке.

Перед порогом несколько перекатов, образованных отмелями с каменными грядами. Имеются скальные выходы дна.

Фотографирование затруднено, т.к. любая точка фокусировки размыта.

Подходим к порогу. Течение на всем участке неравномерное. Судовой ход извилистый, идет среди подводных скальных выступов и каменных гряд. Идем по одному. Видимость плохая, душно. Выбрали путь вдоль левого берега, очень близко, оставляя бакены правым бортом. Скорость 18 км/ч. Луиза ушла вперед, быстро исчезнув в дыму.

Впереди поставили 10-го. 11-й ушел далеко вперед.

После Осиновского порога Енисей входит в узкое русло образованное каменными утесами, которые с обеих сторон стесняют реку и образуют так называемые "щеки". Очень узкое место, но скалы не видно в густом дыму. Прошли остров Монастырский.

Когда прошли порог Осиновский, «Щеки» и остров Монастырский закончилась гарь, вернулось синее небо, жарко, теплая вода. Встали в районе реки Глотиха, отдышались, пообедали, проверили плавсредства, заправились.

Прошли устье реки Подкаменная Тунгуска.

Проходили пос. Бор. На пристани собрались зрители, нам помахали, передали флаг.

Я и Юля были командированы в поселок для закупки продуктов и прочего. Главой Бора (Ирина Измаиловна) был выделен УАЗик для поездки.

После поселка опять начались гари. Все затянуто дымом, кажется что от пожаров на нас дует теплом. Течение реки замедлилось, кажется, что мы стоим на месте.

Финиш. После д. Сумароково сильный смог. Нас преследует дым и запах гари. Противоположного берега не видно.

24.07.2012

Время в пути: Далее движение круглосуточно

Метеоусловия: Тепло, штиль, смог от пожаров.

Прошли перекат Сумароковский. Судовой ход узкий с отмелями, в начале переката есть затонувшее судно.

До сих пор идем по дымному шлейфу пожарищ. Дым очень плотный. Берег в 30 метрах едва виден. Противоположный берег не просматривается. Серая гладь воды постепенно сливается с серым небом. Солнце - тусклый оранжевый шарик на сером небе. Очень депрессивная картина. Кажется, что идем по кругу вокруг острова. Мошка сильно донимает.

Наконец-то в меню появилась рыба. На вечер планируется первая уха. Но пока ее нет едим молочную кашку.

Начинаются белые ночи. Принято решение идти круглосуточно.

По поводу окружающего пейзажа было высказано несколько версий: 1.Произошел конец света, и остались только мы и остров, вокруг которого мы нарезаем круги. 2.Где-то в тумане и дыму мы попали в пространственно-временной карман, где время и

пространство течет иначе или искажены. Когда-нибудь мы преодолеем этот карман и выйдем в другой мир или в наш, но на 500 лет позже.

25.07.2012

Метеоусловия: Условия те же: штиль, дым, мошка.

Погода, пейзаж не изменились. Исчез из вида 2-й берег. остались в этой серой патоке только мы. У Луизы сел аккумулятор, т.к. всю ночь горел довольно мощный фонарь для указания нашего присутствия. Вчера по переговорам судов мы услышали, что нас обозвали плавучим цирком, и сказали, что мы не реагировали на рацию (хотя они нас не вызывали) и не отвечали на сигналы (какие сигналы?)

В тумане, где идем не понятно, раз и летим на мель!

Меняем полные бочки с топливом, пустые отправляем на плот. Если вначале плавания наш транец загребал воду, то сейчас уже на несколько см выше уровня воды.

Ночью произошла массовая гибель мошки, но на ее место прилетели свежие силы. Уже привычная серая и новая - черная с красной головой, поджарая и голодная. (Мы ее

обозвали чернушка пучеглазая, а серую - гнусный мокрец). Дохлая мошка прилипла на различные поверхности, и ее довольно сложно отмыть.

Дымка стала менее плотной. Даже появился противоположный берег. Вокруг плота летают жирные лохматые шмели. Правый берег - высокий яр, заросший тайгой.

Сегодня 6-й день плавания, не считая стартового. Отмывали бананы от мошки. Свежеиспеченный хлеб и огурцы из п. Верхне-Имбатское.

Отдавали бочку с топливом 1-м – утопили лопату, сломали дугу плотской палатки. Олег потерял пробку от банана, Макс утопил пробку от бочки с топливом, Валентин рассыпал сахар, у Андрея сдуло панаму, ездил догонять на лодке.

26.07.2012

Метеоусловия: Яркое солнце, Весь день жара, на небе ни облачка, ветра нет легкая дымка, безмятежная гладь воды и МОШКА

Тучи мошки, жрёт как не в себя. Общественные купания.

Потеряно чувство времени. Вроде бы и спать хочется, но на улице светло - белые ночи.

27.07.2012

Метеоусловия: Прохладно, легкий северный ветер, к вечеру заметно похолодало, около +16.

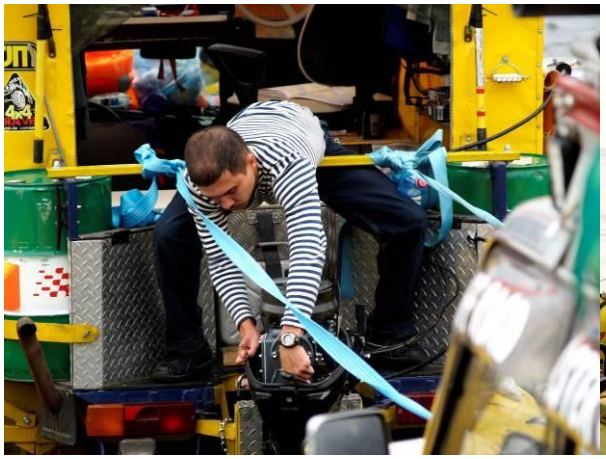
Мошке ветер и дым не мешает. Вылезаешь из палатки, она радостно набрасывается. На воде появились волны.

Количество мошки не изменилось, она почти привыкла к дымным спиралькам.

78-й утопил речную рацию. Теперь у них даже мыло на веревочке.

В одной из бочек обнаружена течь. Пока переливали, обнаружилось. что бочка дала течь в 2-х местах. Алексей и Валентин проверили все бочки и проложили резину

между бочками и рамой. Готовить нельзя. Ждем. Нашлась запасная дуга на палатку. Поменяли.



Енисей широкий и спокойный. Ползем медленно. Опять появилась дымка. Говорят, что в Туруханске горят леса.

Незаметно прошли перекат Мельничный. Слева расположена скальная гряда.

На перекате Прилукский Валентин отвел от плота вешку бакена.

28.07.2012

Метеоусловия: Приближаемся к северу - холодный ветер, пасмурно, не более +12. Днем дождь с грозой.

Рано утром прошли Туруханск. К мошке добавились комары. На реке волнение.

Надеюсь, что молния не ударит во флагшток. Дождь быстро прошел. Ветер и волнение усилились. Перецепили плавсредства на более длинные веревки.

Чуть не потеряли лодку. Она была привязана к плоту слишком коротко и не надежно. Веревка осталась на плоту, лодка ушла в свободное плавание. Алексей (78-й) среагировал очень оперативно, прыгнул в свою лодку, на веслах быстро догнал отставшую. Сильный встречный ветер и волна затрудняли процесс буксировки. К тому же Алексей забыл включить рацию и призывал нас помочь в пустоту.

В сцепке появились первые «травмированные» бананы. На волнах креплениями для дуг 78-го экипажа начал протираться небольшой участок банана впереди идущей амфибии. Выступающими частями болтов было содрано покрытие. Заклеивали повреждение на ходу. Болты закрывали подручными средствами – скотчем примотали крышки от пластиковых бутылок.

Несколько раз колонна распадалась, т.к. отвязывались веревки.

После обеда небо расчистилось, ветер сменился на легкий, небольшие волны. Жарко. Сразу появилась мошка. Обед из осетровых котлет подкосил всю команду. Это сонное царство медленно текло по реке, покачиваясь на волнах. Бодрствовал только пилот ведущей машины.

Вечером свернули в правую протоку. Спокойно и тихо. Красивый закат. Валентин утопил свою ложку. Молодец!

29.07.2012

Метеоусловия: Утро тихое солнечное.

День рождения Валентина. Идем круглосуточно, меняясь каждые 4 часа. Чувствуется приближение севера – холодный ветер. К мошке добавились комары.

Примерно в 13:00 прошли Северный полярный круг. По обычаю трижды окунулись в воду, отметили день ВМФ и д.р. Валентина. Сделали тортик. Адмирал весь в белом и с пистолетом раздал всем дипломы о пересечении полярного круга. Торжественно сошли на берег, впервые за несколько дней. После 23:00 зашли в левую протоку, что бы подойти к п. Ермаково конечному пункт 503 стройки – «Трансполярной магистрали». В Ермаково сохранился целый городок для заключенных – ворота, доска почета, карцер, бараки с нарами, мебель, одежда, предметы быта, паровозное депо, техника. Там же место подземного ядерного взрыва "Кратон-2"

30.07.2012

Метеоусловия: прохладно. переменная облачность

Ермаково (около 2 часов ночи, светло). Местный житель сказал, что до паровоза 1 км, до бараков Норильлага около 5 км. На пути будет 1 речка. Перешли маленький ручей. Далее дорога пошла по лесу и болоту. Дорога заросла травой - это старая насыпь от железной дороги. Поснимали старый паровоз, сфотографировались на старом паровозе.

Нашли зону ядерного взрыва. Пошли далее искать бараки. Нашли полпаравоза и буровую 1972 года. Решили возвращаться. На обратном пути нашли в зарослях, чуть от дороги домик и остатки барака.

Старт около 6 утра. 78-й во главе колонны. Алексей уснул за рулем, повернул, уперся в берег, и стоял так минут 20, при этом мотор работал.

31.07.2012

Метеоусловия: +10. Ветер. Мелкий редкий дождь. За день погода менялась несколько раз, то пасмурно и сильный ветер, то опять солнце, но холодный ветер сводит на нет тепло от него.

Подходим к Игарке. Приехали корреспонденты, взяли интервью, объехали несколько раз вокруг, поснимали, мы помахали в камеру.

Погода испортилась. Обещали такое на неделю. Дождь зарядил по полной и надолго.

Неожиданно посреди реки сели на мель. 10-й колесами пытался пройти, не очень помогло. Спрыгнули в воду Евгений, Сергей, Алексей, встали между авто и бананом. Мотором, колесами и ручной силой вышли на более глубокое место.

Волны стали выше. Качка усилилась.

Неожиданно закончился газ в 50-литровом баллоне. Печка от ВОК жрет его немеряно. Переходим на индивидуальное экипажное питание. Сначала непонятно - как быть плотским. Потом раздали людей по экипажам, Через день решился вопрос с плиткой - Андрей отдал свою, последние пару дней плот смог себя обеспечить.

Закончился дождь, Появилось солнце. сразу стало жарко. Сушим все, что намокло во время дождя.

Ветер стягивает флотилию к берегу, это немного гасит скорость.

01.08.2012

Метеоусловия: Холодно, не более +8, ветер, небо в тучах. Вечер: Дождь не прекращается. Очень холодно.

Продолжаем круглосуточное движение в сцепке. На воде волнение. На маленькой плитке чайник надо держать руками.

Волнение и ветер усилились, в сцепке только 11-й и плот, остальные по отдельности. То дождь, то солнце. Низкие сизые облака, при этом холодный ветер, сильное волнение, сильная качка. Болтаемся, как мусор в проруби.

Порвало заднюю правую стяжку на банане плота.

Вечером вошли в дождевой фронт. Все небо затянуто серыми тучами.

02.08.2012

Метеоусловия: Холодный ветер с дождями. Сильный ветер и волны. (Шторм).

На Енисее волнение, переросшее в шторм. Начинает укачивать. Ненадолго выглядывает солнце, но от этого теплее не становится. Начинаем уставать и нервничать. Юле надо быть 3-го в 12-00 в аэропорту, самолет в Новосибирск. До Дудинки километров 50. Просто на машине это 30-50 минут. А здесь болтаться на волнах до поздней ночи.

С 78-м опробовали новый способ передачи топлива. Ранее это был цирковой номер силачей-эквилибристов. А проще перевязать бочку стропой и пустить по воде. Бочка с 60 л бензина не тонет. Спокойно подтягивается к банану и поднимается на амфибию.

При сильном волнении первый раз произошел разрыв колонны, порвалась веревка между 11-м и 1-м.

При перевязывании веревки утопили левую створку кузова 10-го. Зацепило снизу веревкой и на волне сняло с петель.

На 1-м по линии сварки лопнуло заднее правое крепление бананов. Амфибия выходит на берег, следом паркуется весь караван. Сняли крепление, очистили от краски, заварили. Пошел сильный дождь.

Во время старта стяжкой от креплений 10-го зацепили торец правого банана 11-го. Получился вертикальный порез около 1,5 см. Алексей, распластавшись на банане, вынужден был держать рукой порез, пока не пристали к берегу. Пройдя около 100 м, вновь причалили к берегу.

Здесь более сильный ветер и прибой. 10-й и 78-й вышли на берег. Плот стало относить ветром против течения вдоль берега. Сдуло почти до предыдущего места стоянки. У берега плот сильно болтало на прибое, но мы с Юлей умудрились сварить обед. При этом нас самих так укачало, что было уже не до еды. Далее дорога как в тумане. «Дорога» неровная и ухабистая. Шторм.

1-й опять чалится к берегу. У рулевой отвинтилась гайка. В 10-м экипаже срочно нашлась гайка на 8, и вскоре все продолжили движение. 11-й идет непривычно близко к берегу. Проблема с мотором - выяснилось, что намотало на винты водорослей. Этот день оказался наиболее насыщенным на поломки и мелкие происшествия.

Виден город-порт Дудинка. Последние километры тянутся бесконечно долго.

Идем по отдельности. Только 11-й и 3-й в сцепке. Сергей идет слишком близко к мысу с выходом острых камней. Рация отключена, на наши сигналы не отзывается. Плотоводы выскочили на нос плота и матершинно махали руками, пока нас не увидел

Евгений. Он подкорректировал маршрут, и мы благополучно миновали острые камни. В акватории порта чуть не столкнулись с встречной баржей.

03.08.2012

Метеоусловия: С утра погода переменная. После обеда холодно, идет дождь.

Около 3-00. Прибытие в порт Дудинка.

Ужин и сон. Только Юля решила не ложиться, а ждать такси, чтобы уехать в аэропорт.

То солнце и тепло, мы снимаем куртки, то набегают тучи и идет дождь. Толком подсушить вещи не получается.

Разобрали плот и амфибии. Спасибо Алексею (78-й экипаж) за предоставленный нам грузовик, в который мы погрузили все вещи. Едем в Норильск.

По дороге пейзаж - тундра. Остановили у источника, набрали воды. Фотосессии у стелы Таймыр и Норильск.

Остановка у здания бывшего железнодорожного вокзала. Интервью с журналистами. В здании вокзала сейчас управление железной дороги. В зале ожидания небольшой музей железной дороги с интересными экспонатами.

Проехали по Норильску. На первый взгляд красиво. Много домов ремонтируется, фасады реставрируются. Опять спасибо 78-му - заправились соляркой (кому надо было) и забрали вещи, которые пришли из Новосибирска. На заправке заправили все бочки бензином.

Далее по плану ужин в столовой никелевого завод. Нам показали, как разливают расплавленный металл. Завораживающее и красивое зрелище. Завод гудит, шумит и смердит неимоверно. На город опускается облако удушливого газа, с непривычки было очень-очень тяжело.

Выехали на место старта в поселок Валек, на одноименную частную лодочную станцию.

Планировалось, что мы дойдем до реки Талая, а там катер (КС) будет по одному поднимать до озера Мелкое. (На реке Талая слишком сильное течение до 15 км/ч, наши моторы не потянут.

04.08.2012

Техническая дневка, подготовка амфибий и плота ко 2-му этапу.

Метеоусловия: Пасмурно, ветер.

Долго спали, потому что устали, да и легли поздно. Стоим на станции Валек. Ранее это была территория рыбозавода. Старый владелец завода бросая предприятие поджег помещения и склады. Берег реки Норилка сильно завален железным мусором. Вечером по

территории бегают крысы. Хозяева станции дали возможность пользоваться газом. Они потихоньку пытаются обустроить территорию, стоит домик-вагончик с прихожей и 2 комнатами. Но не так просто избавиться от прошлого, например, от трех ржавых кораблей.

Все заняты постройкой плота, сборкой амфибий, ремонтом и ТО узлов и агрегатов, разборкой и переупаковкой продуктов.

Подъехала команда, которая идет на 2-й этап, сборка плота и разборка продуктов пошла активнее.

05.08.2012

Время в пути: 7:30

Метеоусловия: Холодный ветер, но достаточно тепло, около +20.

Почему то долго собирались, долго примеривались. Приехали журналисты с местного телевидения. Снимали, как мы стартовали.

Опять на воде. Ехать на плоту очень холодно, т.к. палатка не предусмотрена. Каждый идет своим ходом. Движемся вверх по течению. Вода в реке изменила цвет – она стала очень прозрачной и приобрела красивый бирюзово-изумрудный оттенок, это значит, что вода в реке из тающих ледников. Много местных жителей на лодках. Машут нам

руками, снимают на фото и видео. Лодка у норильчан, как в любой семье машина для выезда на дачу. Дача здесь тоже понятие условное, как правило это собранное из чего-нибудь сооружение на берегу реки/озера, куда норильчане уезжают в выходной подальше от газовой камеры под название Норильск (А тех, кто сильно устал, увозят в санаторий "Валек").

Остановились рядом с заброшенной военной базой Затон в урочище Через на переходе реки Талой в Норилку, место, где будем ждать КС, которая нас завтра потащит вверх по реке. Стоим возле заброшенной воинской части Затон. Удивительные берега здесь! Смотришь - симпатичный бережок, крупная галька, камешки, самое то чалиться. Но на деле очень мягко, топко, нога вместе с мелкими камнями проваливается в глинистое болото, более крупные камни "плывут" под ногами. Если нет камней у берега, то вообще лучше не наступать, выше щиколотки грязища обеспечена. Отправили разведчиков смотреть зимник, идущий от части до озера Мелкое.

Сходили на экскурсию на развалины.

Утопили рацию и ложку. Разведчики возвратились к вечеру с информацией о возможности дальнейшего движения по суше.

06.08.2012

Время в пути:

Метеоусловия: Тепло, переменная облачность

Пришла КСка. Готовимся к буксировке. Первой пробуется 10-й экипаж. Даже в устье Талой, сцепка стоит на месте, а 10-го подтягивает под воду, не хватает мощи, чтобы утащить амфибию. Будем пробовать самую легкую – 11-й экипаж. Разгрузили авто, максимально опустили крепления бананов, что бы поднять колеса из воды. Высоко поставленный 11-й несется за КСкой как на глиссере.

17 км прошли за 4 часа. На перекатах сцепка шла не более 1 км/ч. На верхнем перекате, пришлось маневрировать, плюс 11-й включил свои моторы, что бы можно было выехать. Скорость встречного течения была слишком сильной и буксир не мог сдвинуться вперед на стремнине.

Причалили и выгрузились на остров, где расположена база МЧС. Здесь регистрируются все туристические группы, идущие на Путорана. КСка ушла за плотом.

Озеро Мелкое сейчас тихое, ласковое, но это не Путораны. Гор нет, вокруг тундровый редкий корявый лесочек. На горизонте дымка, гору Сундук не видать. Сотрудник МЧС только указал направление, куда смотреть.

Пришла КСка с плотом и частью вещей. Плот во время подъема захлестывало, вещи мокрые. Остальные авто пойдут зимником. Надо было передать котел для тех, кто идет зимником. Забыли. Сгрузили на плот вещи и переехали на берег озера Мелкое, к месту выхода зимника. Будем ставить базовый лагерь и ждать "штурмовиков". Метрах 500 небольшая дача. Ходили в гости.

Вторая группа, идущая по зимнику. КСка уехала с 11-й. Переехали на менее топкое место. Стали готовить 1-го. Сдвинули бананы максимально вперед, сняли бочки. Спустили на воду. Результаты удовлетворили. Вдруг пришла идея! Не выезжая из воды сняли колеса. Это уменьшило объем подводной части и увеличило самостоятельную скорость примерно на 2 км/ч и на порядок повысило управляемость амфибии на воде. Также сделали вожжи из строп, привязав их за раму и пропустив под передним мостом, благодаря чему амфибия могла практически выйти на глиссер. Вернулась КС. Начали поднимать по реке 1-го. Но капитан КСки решил, что связка не пройдет. 1-го вернули на стоянку. На следующий подъем взяли плот. Так же договорились, что будет третий заход - КС заберет крепления, бананы и груз с машин. Начали готовить машина к выходу на зимник.

Опять переставились, теперь ближе к воинской части зимника. 10-й и 78-й, поторопившись, спустили бананы, не выезжая на берег. Оказалось глубоко и топко Грунт глинистый и плывучий. 10-й набрал через клапаны воды в бананы. (литров 50). Выбирались на берег с помощью лебедки. 78-й бананы накачивал в воде, 1-й под водой прикручивал колеса. С трудом вытащили из глинистого топкого берега Унимог, что осложнялось еще и тем, что на берегу нет практически никакой растительности, кроме нескольких чахлых кустиков, за которые с трудом залебедились. Наконец флотилия вышла на берег. Подготовили все к погрузке. Загрузили на подошедшую КСку.

07.08.2012

Время в пути: 12:00

Метеоусловия: Пасмурно, около +15.

Пришла КСка с бананами и креплениями от амфибий. Зимник зимой - гладкая снежная дорога, летом - то же только жидкое, болотистая тундра и масса озер различного калибра. Расстояние 6-7 км, сколько будут идти неизвестно. (прогнозы от 3 до 10 дней).

При этом стоит довольно густая дымка. Местные жители говорят, что это с юга надувает от лесных пожаров. Очень активная мошка и комары. Путоранская мошка чуть крупнее и гораздо темнее со светлыми лапками, очень нарядная. Ветер стих и твари полезли на тепленькое.

Выгрузили груз, позавтракали, собрались идти на зимник. В лагере оставили меня, Лену и Андрея. У Андрея задача - добыть рыбу, он поехал ставить сети.

Наконец-то группа ушла. С группой ушла Лена посмотреть на зимник и выход к озеру.

Озеро от зимника отделяет невысокая гряда, наверху в рацию слышно группу. Зимник сухой, т.к. было мало дождей. Восторженно-оптимистичный прогноз прибытия группы на берег - сегодня ночью, завтра утром.

Лена и Андрей поехали к выходу зимника промерять глубину залива. Если глубина для амфибий достаточная, то когда прибудут машины, на плоту подвезти крепления и бананы и поставить амфибии на воду. Сказали, что слышно звук моторов, значит скоро будут здесь. (скоро - понятие растяжимое).

Норильчане, отдыхавшие в домике собрались домой, зашли к нам в гости. Угостили их чаем и прочими вкусностями. Виталий нам читал собственные стихи. Ни с чем не сравнить чувства, когда слушаешь, как автор читает созданное сердцем.

"Штурмовики" где-то в болоте. В рацию пока не слышно. Надеюсь, не голодают. Котел и чайник на базе. Там 16 человек. Вот и ночь. Группы не видно, не слышно. Всем спать.

Вторая группа. С утра начался штурм зимника. На заходе на зимник с разрушенных зданий воинской части сняли оконные решетки и с помощью болгарки разобрали кухонный стеллаж благодаря этим манипуляциям получили железные рамки с мелкоячеистой сеткой – отличные (хоть и тяжеловатые) сэндтраки. 10-й далеко не ушла, села в глинистый вязкий грунт. Выкопали.

Сначала ехали по старой деревянной дороге. Бревна прогнили и образовались дыры. Под передними колесами 10-го подломилось бревно. Сели. Выкопались. 78-й решил, что можно ехать напрямки по тундре. Сразу же увяз в глине, под тонким слоем дерна. Использовали лебедку.

Гать закончилась. Начался зимник Приспустили колеса. 10-й перестарался - тут же разбортовался 2 раза. Движение по верховому болоту было очень тяжелым, приходилось постоянно использовать лебедки. В топкой почве пользоваться хайджеком было практически невозможно. Лебедились только друг за друга, потому что местная растительность моментом вырывалась. При этом машина, работающая якорем, после лебежения утопала в почве и приходилось выдергивать её. Пока не выработали тактику движения по тундре - постоянно засаживали авто в глинистый и вязкий грунт. Иногда попадались сухие участки торфяников, по которым можно передвигаться.

Первоначально был выбран медленный (украинский) метод передвижения. Очень низкая скорость, выверяется каждый "шаг", но 10-й тяжелый, грунт кусками уходит из-под колес. На склоне при очередном закапывании колесо разбортовывается, машина опасно накреняется на бок. Кузов веревками цепляют за 1-го. Машину пришлось поднимать хайджеком, который поставить проблематично, потому что плывущий грунт не дает установить надежно. Для установки городили из досок, напиленных в части, целые строительные леса, обкопали колесо до вечной мерзлоты. Получившаяся конструкция оказалась не очень устойчивой и надувать колесо без снятия было опасно. Колесо надули, сняв его с машины. После этих двух случаев за всеми колёсами очень внимательно следили и предотвратили две попытки разуться на 1-м и 78-м. Обычная в таких ситуациях практика спускания колёс на болоте не принесла ожидаемого результата. Резина на 10-м и 78-м не подходила для такого использования. С трудом установили, забортовали, подняли.

Из базового лагеря пришли разведчики. Сергей предложил другую тактику передвижения. 1-й идет впереди, 10-й замыкает. Смотрится отрезок "дороги" около 50 м., ставится вешка. (Стругацкие "Сталкер"). Берется максимальный разгон, и авто пытается по максимуму доехать до вешки. С 10-00 до 22-00 было пройдено около 1,3 км. Зимник примерно 5 км. Осталось совсем немного.

08.08.2012

Протяженность, км:

Время в пути: 11:00

Метеоусловия: Ночью пошел дождь. Мелкий и редкий. Иногда приостанавливался, а потом опять сыпался, днем холодно, около +10-12.

Если есть сухие толстые спички и пара условно сухих веточек, то даже я в состоянии развести костер. Разбудила Андрея и Лену. Они собрались топать к Штурмовикам с рыбой и чайником. Думают сегодня же вернуться.

Когда ветер затихает, слышится очень отдаленный и неясный гул мотора. По рации периодически долетают обрывки фраз штурмовиков.

Сижу в лагере одна, держу костер. Пришли Алексей и Аня. Аня остается в лагере. Ей приходит в голову шикарная идея - поставить плотскую палатку, чтобы было хоть какое-то укрытие от дождя и ветра. Поставили и сразу стало легче жить.

Дождь перестал, дымка осталась, наверное, это правда какая-то гарь. Сразу налетела мошка, комары. Появился и мокрец, но очень мало…

Алексей забирает котел-боб, некоторые продукты и идет обратно к штурмовикам. Они недалеко - километрах в 3-х.

Вторая группа. Начавшийся дождь не прекращался весь день. Местность очень сильно заболочена. Неудачно поставленная машина начинала тонуть на наших глазах.

Сергей Гриднев в длинном дождевом плаще и с мачете на перевес начал прокладывать дорогу. Разработали план – Сергей вкапывал вешки и машины должны были идти по ним. Через некоторое время вешки, которые были плохо видны на местном ландшафте, заменили людьми. В этот же день построили первый мост через перешеек между двумя озерами.

09.08.2012

Метеоусловия: С утра прохладно. Дымка развеялась. Остались низкие тучи, из которых кажется вот-вот пойдет дождь. Сильный и холодный ветер.

Хотели с утра проверить сети, но сильный ветер и волнение на озере не дают выйти на лодке далеко. Погрузили на плот крепления и бананы амфибий. Когда штурмовики выйдут к берегу, мы перегоним плот с вещами. Амфибии ставят бананы и идут к базовому лагерю водой.

Прошел сеанс связи с штурмовиками. Они прошли ракетную часть, на подходе к озеру. Считается, что это самый сложный участок. Впереди 2 небольших озера. Зимой зимник идет по льду напрямую, летом там никто не ездит. Условная дорога уходит в воду. Озера надо обходить. Пор берегам болото и несколько глубоких узких ручьев.

Лена и Андрей уехали проверять сети. Не было очень долго, а ветер и волна усилились. Когда наконец-то вернулись, то были мокрые и сильно замерзшие. Ветер не утихает. Привезли рыбу. Будем жарить, понесем штурмовикам. Жалко, что не получится донести горячую.

Вдруг в рации прорвалась фраза: "Прошли точку - бочку!" А это значит что штурмовики неприлично близко. И вот уже авто появляются на горизонте, в небольшом понижении между холмов. Медленно спускаются к воде. Склоны заболоченные. Жарим рыбу, варим суп и встречаем грязных и мокрых «штурмовиков». Завтра монтируют бананы, и семья воссоединяется. Вечером неожиданно стих ветер и из нависшей над базой тучи пошел дождь. Шел долго с переменным успехом. Сыро и прохладно. Все вещи влажные.

После ужина народ вернулся к амфибиям. МЧСники говорили, что мы там не пройдем или недели 2 будем идти. К ночи опять ветер и дождь.

10.08.2012

Метеоусловия: Дождь. Холодно.

Ночью ветер и дождь утихли. Под утро ветер сменился и всё началось по новой. Неожиданно налетел сильный шквалистый ветер с дождем и чуть не сорвал палатки и тент. Минут 20 Алексей, Андрей держали тент, пока не стало потише. Утро холодное ветренное, маленькие окошки синего неба тут же сменяются низкими серыми облаками. Ветер гонит вонючий дым из Норильска.

Штурмовики собирают амфибии на берегу заливчика. Спустили первую амфибию – 78-го, на воду, направились в сторону базы.

11.08.2012

Время в пути: 6:00

Метеоусловия: Холодно. Ветер Градусов около +10.

Старт запланирован на 12-00. У 11-го протерло о камни банан, когда был сильный прибой. Заклеивали. Ветер холодный и сильный. Несколько раз пытался идти дождь.

Старт. На озере высокая волна. На плоту очень холодно. Палатку ставить нельзя, так как идем своим ходом и рулевому ни видно дороги.

Через несколько часов вошли в устье реки Глубокой. Фарватер сложный - острова и мели. Продвинулись вверх по течению примерно на 4 км., за первый перекат. Берег не очень удобный для стоянки, довольно узкая полоса прямого, но вязкого грунта, небольшой подъем и далее болотистая тундра.

Ушла разведка для осмотра возможного обхода реки по земле.

Сделали баню, точнее теплое место, где можно помыться: завели Авося. На "морду" натянули тент, так чтобы на капоте можно было мыться. В самом Авосе раздевалка. Воду грели во всех ведрах на костре. Все желающие помылись. Очень удачный и удобный вариант. Вернулась разведка. Решено идти по реке.

12.08.2012

Время в пути: 14:00

Метеоусловия: Небольшой ветер, около +14, периодически моросит дождь.

1-й экипаж первый идет на штурм Глубочки. 4 километра было пройдено за полтора часа. На сложных участках, где амфибия уже не могла двигаться сама, её в банан сзади подталкивал лодкой Андрей Гриднев. Найдя тихое место, 1-й встал на стоянку, а Андрей поехал страховать следующий экипаж.

Уходит 78-й. Судя по переговорам в рацию амфибия идет очень тяжело. Перед первым перекатом практически потеряв управляемость из-за сильного течения, машина была вынуждена выйти на берег и двигаться по камням. Потом он несколько раз метался между берегами, пытаясь обойти течение. К месту стоянки первой амфибии 78-й двигался около 4 часов.

Остальные в ожидании указаний занимаются различными делами в лагере, так как не совсем понятно, что делать на маршруте. То ли ждать прохода первой группы, то ли выдвигаться следом. Очень сложно делать что-то в первый раз. Как знать правильный ответ?

Порог Гусиный, средняя скорость 2,5 км/ч. 1-й экипаж прошел 4 км за 1,5 часа. Трудный перекат прошли ровно, хотя скорость падала до 0,5 км. Андрей пару раз подтолкнул лодочкой. 11-й перекат проходил тяжело. Срезало шпонку. Поставили железную. Срезало винт. 78-й перекат прошел по береговой линии, на колесах. Частично помогали бурлаки. 10-й шла другим (правым берегом). Берег более крутой и лесистый. Сначала бурлачили. Потом использовали лебедку за прибрежные деревья, при этом сели аккумуляторы (механическая лебедка использовалась несколько раз по 100 метров). Пришлось снять аккумуляторы с 78-го и на лодке перевести их на 10-й.

Плот часть пути и переката Алексей вел бурлачением вдоль берега. Андрей толкал на лодочке. Перекат проходили минут 40. Скорость почти нулевая.

13.08.2012

Метеоусловия: Около +12, иногда идет дождь.

Старт. 1-й пошел на порог Орлиный. Затяжной и довольно мелкий перекат шли по очереди. Бурлачили 1-го, 78-го и 3-го. Встали, привязали веревку, тихо и тяжело пошли. Амфибия мотором по воде, люди проводят по берегу. Берег местами вязкий. Во время очередной парковки 11-й на большой скорости въехал в торец плоту. Рамой плота пропороли левый банан, около 10 см. Пока всех проводили по перекатам, 11-й клеился. Перекат прошел без береговой проводки, с лодочкой Андрея. С 11-го сняли колеса, чтобы уменьшить сопротивление встречного течения.

10-й шел другим берегом, самостоятельно при помощи лебедки.

Все прошли перекат. За перекатами река широкая, ровная и спокойная. На колесах не проходили. Один раз зацепили винтом камень.

Подошли к перекату Труба. Широкая полоса низкого ровного плоского берега слева (берег правый) и суженный участок реки с сильным течением. Пытались взять с

ходу. Не вышло. Применяем проверенную тактику бурлаков. 78-й, пройдя небольшой подъем по мелкому перекату, проходит стремнину на колесах по самому краю воды. 1-й также проходит по грунту.

Первые колеса на плато!!! Зря 11-й снял колеса. Тоже мог бы проехать берегом.

Плот пытались провести бурлаками, но не хватило сил. Тогда длинной сцепкой привязали к 78-му, добавили силу бурлаков и успешно подняли по быстрине. Очень удачной оказалась идея вести плот по мелким местам в сцепке с авто, который идет по грунту на колесах. Прошли трубу довольно быстро и слаженно.

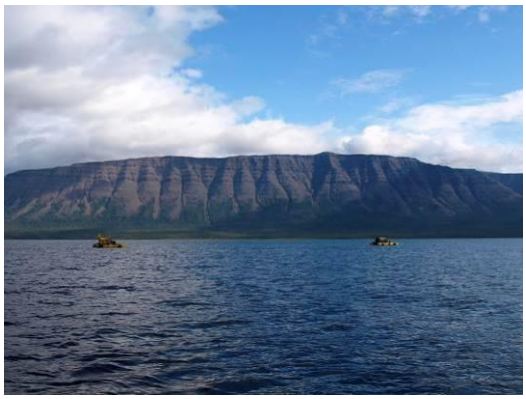
Далее река спокойная. В своем истоке Глубочка сильно расширена, озеро Глубокое вначале очень широкое, берега далеки и плоски. Но горы близко! Сундук вот-вот рядом! Путораны! Мы здесь! Мы шли до этих гор почти месяц…. Искали место для ночевки. Сначала остановились в одном месте. Но хотелось ночевать под Сундуком. И мы прошли дальше, берег удобный для причаливания и ночевки. Есть лес.

14.08.2012

Время в пути: 13:00

Метеоусловия: Ночью прошел дождь. Погода переменная - солнце/облака, небольшой ветер. Тепло.

Со всех сторон тучи и только над нами окно синего неба, как будто богам самим стало интересно посмотреть на нас сверху. Идем по Глубокому довольно шустро, иногда подходим к берегу и рассматриваем местные дачи. На одной увидели разоренную помойку и свежие следы медведя. Со склонов окрестных гор по ущельям стекают реки-водопады. Видно, что там никогда не ступала нога человека, потому что крутые склоны и троп нет.



Я и Андрей решили съездить за грибами на берег в устье реки Кылтэллар. Кылтэллар вливается в озеро широкой дельтой, подъехать к берегу очень сложно - обширные песчаные мели. Вышли на берег зашли в лес, встретили кучку медвежьего дерьма. В это время в рацию нас позвали к устью реки Муксун. Команда подошла к устью, а там множество мелей и рукавов. Требуется предварительная разведка. Мы развернулись и уехали.

В устье Муксуна многоостровье, имеется главное русло с поворотами, приглубыми берегами. Течение ощутимое, но не сильное. Можно идти от берега к берегу, стараясь не

нарываться на мели. В среднем течении река разделяется на правый основной рукав с сильным течением и множество рукавов с мелкими перекатами. Здесь можно ехать колесами. Только решить, как проводить плот. В верхнем течении река течет единым руслом, но этот участок довольно короткий, далее спокойный и широкий переход в озеро Собачье.

Ночевка на берегу Муксуна. Пошел сильный дождь. Поставили рекорд скорости по приготовлению ужина.

15.08.2012

Время в пути: 14:00

Метеоусловия: Дождь шел всю ночь. Погода переменчивая, иногда идет дождь. Путораны балуют радугами.

Стартовали бодро, понеслись навстречу с озером Собачье (Ыт-Кюель). После точки, именуемой в народе "вокзал" начался мелкий Муксун. Применили другую тактику прохождения. Одна машина пошустрее (78-й) переезжала с острова на остров по мелям и косам (грунт на островах твердый, межостровье можно было нарваться на рыхлый и застрять).

Потом при помощи лебедки по более глубокому месту проводили 3-го, где ему не хватало силы мотора или было мелковато. Помогали 11-му. Широкие плоские галечные отмели позволяли продвигаться на колесах без особых проблем. А вот когда они

заканчивались надо было искать пути прохождения по воде. На песчаных пляжах часто встречались следы медведя. И все от нас. Зверь в испуге уходит на дальний кордон. Ночевка перед сложным участком, где слишком мелко даже для плота. Андрей и Вадим поехали на разведку. Вернулись в 2 часа ночи.

16.08.2012

Время в пути: 10:00

Метеоусловия: Ночью шел дождь. Утром не холодно, но сыро и пасмурно.

Случилось страшное - без всяких видимых причин закончился сахар. Правда по экипажам было роздано по две литровых бутылки. придется раскулачивать. Зато сразу быстрее пошли конфеты и халва.

Начался самый тяжелый для 3-го экипажа (плот) участок.

Слишком мелко что бы идти самостоятельно. Сначала толкали и бурлачили только силами плотоводов. Разгружали вещи и топливо на берег немного вперед, потом толкали по мели плот, потом загружали все обратно и проводили веревками по воде. Потом опять разгружали и толкали. Так несколько раз. Пока не подошли к месту, где сил 5 человек недостаточно. Присоединилась вся команда.

Плот частично разгрузили, постелили баннеры под бананы, потому что на камнях стал оставаться желтый след от покрытия. Цепляли к 78-му. 78-й очень медленно тянул

плот, все участники плот приподнимали и толкали, баннер заканчивался, останавливались, перестилали баннеры и опять повторялось. В особо узком месте один банан шел по берегу. Пришлось приподнимать банан еще больше. Очень тяжело. Адская работа. Постом на плот складывали обратно бочки с топливом, ящики с едой, вещи. Проводили по воде несколько десятков метров, потом опять разгружали и тащили по баннерам.

Наконец-то вышли из многоостровья в единое русло. 78-й повел плот левым берегом. Бурлаки также помогали. Остальные амфибии ушли на правый берег и проехали быстротечку и перекат по галечнику. Здесь нас догнали два катера на воздушной подушке. Туристы долго смотрели на нас круглыми глазами, фотографировали, снимали на айфоны... Исток Муксуна прошли легко и вот мы в озере Ыт-Кюэль. Идем на реку Накта (Нахта). Поднялись по реке метров 800. Выбрали место ночевки. Завтра пешая разведка.

17.08.2012

Техническая полудневка, пешая разведка.

Время в пути: 4:00

Метеоусловия: Переменная облачность, чуть-чуть был дожди

Накта около 4 км. 2 разведки идут по разным берегам до озера Накомякен. Саша (Флайбай) и Алексей по левому берегу, Лена и Саша (Студент) попытаются перейти на правый и посмотреть, что там. На правый берег перейти не удалось. До озера разведчики дошли. По воде не пройти, сильное свальное течение, пороги и большие камни.

В результате долгих разговоров пришли в решению - пройти озеро Собачье до устья реки Хоронен. Там сделать несколько пеших разведок и поворачивать до дому.

Нам предложили на озере Собачьем воспользоваться баней. Сама база сгорела, баня и несколько построек уцелели. Баню быстро нашли. Ее довольно давно не топили. Труба забилась. Алексей (78-й) прочистил трубу и баня начала нагреваться. Вымыли полки и пол, натаскали воды. Радость от такой бани не сравнить ни с какой сауной.

18.08.2012

Время в пути: 08:00

Метеоусловия: Погода утром изумительная. Чистое небо, жаркое солнце, на озере штиль, по углам легкая дымка. Потом из-за гор появились облачка, подул холодный ветерок и к 12 часам пошел дождик. Ненадолго.

Едем на кордон заповедника. Приехали на какую-то избу. Оставили запись в журнале, в нем отмечаются все события.

Подъехали на лодочке 2 сотрудника заповедника. Мы расписались в их журнале, что ознакомлены с правилами природопользования и подарили свои календари.

Едем на реку Хоронен. Завтра 2 пешие экскурсии на какую-нибудь гору к водопадам и в каньон.

Встали слишком близко к кордону. Очень неудачное место. Сразу не обратили внимание, но за кустами таилась глобально воняющая помойка. Местный сторож, прожив в одиночестве больше года, сильно донимал нас все время, пока мы стояли. По какой-то причине мы не переехали сразу.

19.08.2012

Дневка. Пешие экскурсии.

Метеоусловия: Переменная облачность, около +15, периодически дожди.

С утра подъехали на катере туристы, которых мы встречали на Муксуне. Они согласились подбросить 4-х человек на сколько возможно вверх по Хоронену . Образовалось 3 экскурсии: 1. В каньон Хоронена; 2. Особо выносливые должны как можно выше и дальше пройти с маячком и клубными флагами по ручью; 3. Остальные. Прогулка по соседнему ручью, сходить до водопада километрах в 5.

По реке до водопада пошли 4 человека. Прошли по берегу озера почти до впадения ручья. Повернули и пошли по широкому каменному руслу. Видно какая мощь здесь весной, когда тает снег. Тропы нет. Приходится часто переходить с берега на берег. Народ легко прыгает с камня на камень, у меня так не получается. Я начинаю отставать и нервничать. Может быть надо было идти выше по кромке леса. Появились скальные выходы и прижимы. Река несется мощным потоком. Уклон сильный. Берег из больших валунов. Они лежат ненадежно, "живые". 2,5 км мы шли 3 часа. Хотя предполагали, что за это время дойдем до водопадов. Троп нет, по крутому склону, заросшему густым кустарником много обрывчиков. Траверс проходить надо предельно осторожно.

Появились невысокие водопады. По крутым склонам тонкими водопадиками стекают ручьи. Юля по пояс ушла под воду. Макс и Юля вернулись в лагерь. Стало холодно, то ли туман, то ли облака накрыли ущелье. Видимость плохая. Начали замерзать. Алексей и я приняли решение вернуться. Чуть спустились вниз, облака разбежались и мы, обернувшись, увидели цель нашей экскурсии - узкий глубокий цирк с водопадами. Увидели только его верхнюю часть. Увы. Вернулись в лагерь около 7 вечера.

Поход на реку Хоронен по протяжённости составил около 12-13 км в одну сторону. 3/4 пути пролегали вдоль устья реки, впадающей в озеро Собачье, откуда мы и начали свой маршрут. На этом участке пути сложности составляли лишь непродолжительные участки мягкого грунта на мелководье - было топко. Красоты особой ещё не видно было, окружали кусты. Живописность открылась при подходе к месту, где речка из 2-х небольших сливалась в одну. Очень впечатлило, что одна из сливавшихся речек вытекала из близкорасположенных друг от друга гор, образующих подобие каньона. Чтобы лучше рассмотреть именно каньон мы с А.Федюниным решили двигаться не по направлению к нему, а в противоположную сторону на возвышенность.

Подъём занял оставшуюся четверть маршрута. Свернув с берега реки, начали передвигаться по пересечённой местности с уклоном градусов в 30 продолжительностью около 1 км, после вышли на горный ручей, где уже передвигались по большим валунам камней. В итоге поднялись на высоту около 400-500м. Попили с ручья воды, съели сникерс на двоих и начали обратное движение.

Накануне вечером, за ужином и празднованием достижения границ Путоранского заповедника, пан Директор, он же Олег Булгаков, назначил трех добровольцев, которые смогут и должны занести спутниковый маячок на "Крышу Мира" – 5 человек. С собой

взяли клубную камеру, упаковав в рюкзак, а также перекус на долгий поход - банку паштета, галеты, кофе "три-в-одном", растворимая "горячая кружка", три кусочека колбаски, две дольки шоколада, пластиковую кружку для "кофе" и....нет, не кастрюльку для кипятка, кастрюлю забыли. Выйдя из лагеря, сразу ломанулись через лес в гору. Прям в ту, у подножия которой стояли. Ну а что, дури-то немеряно. Высота по карте у нее 800 с лишним метров, как раз то, что надо, учитывая, что озеро Собачье находится на уровне что-то около 70 метров (цифры стерлись из памяти).

Лес мокрый, роса, +9 С. Много ручьев пересекаем, в том числе сухие каменные русла, по которым поднимаемся, чтобы не идти по мокрым кустам. Вышли на границу леса, высота около 500 метров. Выше уже голая, без растительности, скала. Открывается потрясающий вид на озеро Собачье и устье реки Хоронен. Поддерживаем связь с лагерем, в котором упорно не хотят отыскать нас в бинокль на склоне горы. Сворачиваем флаги и карабкаемся дальше. Впереди, за 30-метровой полосой курума показалась "стенка", словно сложенная из крупных блоков. Что за ней - не видно. Справа и слева каменный обрыв. Дальше вперед только через нее. Согласовав, решаю быстро сбегать до нее и забраться, посмотреть перспективы дальнейшего продвижения. Курум сыпется из под ног, коленей, из под рук и из под локтей и даже живота. Каким-то образом не убив товарищей, добираюсь до стенки и лезу на нее по самой удобной, но абсолютно вертикальной траектории. Но оказалось, что вся скала "дышит". Блоки, кирпичики, из которой она сложена природой, ходят относительно друг друга. Уже сомнительно для прохождения еще четырех человек. Забраться удалось до вершины этой стенки, а за ней...ужас. За полкой шириной полметра, состоящей из шатающихся камней, на той стороне стены... обрыв метров 150 - русло ручья. Выше по направлению движения еще большая полоса курума. Всё, дальше мы не пойдем. Высота порядка 600 метров, на нас опустилось облако и пошел дождь, температура +6 С и ветер. Решено, разворачиваемся и обходим правее. Четыре распластанные на куруме лягушки по одному отползают в сторону, за единственную березку, за которой им "ой, страшно-страшно". Только потом я сполз с горы, создавая осыпи и обвалы и присоединился к остальным. Воссоединение заняло минут 25. Коньяку для согрева и успокоения. Потратив более трех часов, натерпевшись, промокнув и замерзнув, мы вновь спускаемся до границы леса и дальше вниз, до высоты 100-150 метров, решив подниматься по руслу ручья до его источника - водопада, высотой больше 80-ти метров. Потеплело, снова +8 С. К руслу пришлось спуститься, потому что уперлись в очередной обрыв, ища "короткую дорогу" к водопаду. Берег ручья представлял собой маленькие кирпичные и бордюрные заводы. Те скалы ровными блоками, которые

мы последний год смотрели дома на фото, сидя на форуме, вот они, кругом. С них стекают ручьи. Первое время удавалось идти по сухому, по камням или в обход по берегу - "по верху", так как в нижнем течении безымянного ручья его русло было широким и не заполненным полностью. Чем выше, тем больше вода стала зажиматься тисками отвесных скал. Стали перебираться с одного берега на другой по крупным валунам. Так продвигались до тех пор, пока у особо живописной "трубы" не уперлись у вертикальной стены в ручей без валунов.

За 10 минут до этого, как раз когда начали прыгать по валунам, Лена рассказала, что в пешках никогда не делает только две вещи - не прыгает по валунам и не ходит по бревнам. Зря она это сказала, потому что рядом с трубой нашелся так стати оказавшийся "мост" - одинокий ствол топляка, подсушенный северным солнцем. Как он оказался в столь нужном месте - до сих пор загадка. Ствол тяжеленный, но вчетвером водрузили его на место переправы, правда двое все-таки замочили ноги - при глубине где-то по колено, течение сбивает с ног. Все благополучно перебрались.

И это была последняя переправа посуху, потому что дальше прижимов становилось больше, и вброд уже проходили все, помогая друг другу, держась друг за друга.

Посовещавшись, решили, что точка возврата наступит в 6 часов вечера, оставив себе 3 часа на возврат назад в условно светлое время суток.

Когда цель похода - большой водопад - стала видна, до времени ХЭ оставался час. На привале съели банку паштета, съели три пакета сухого кофе "три-в-одном" и разгрызли припасенный Вадимом кусочек колбаски, оставив по глотку коньяка на победный финиш на горе. Еще через полчаса мы достигли крайней точки нашего маршрута - ущелья, каменного "цирка", долины водопадов. В поле зрения находилось не менее десяти водопадов различной величины, силы и высоты падения воды, три из которых наиболее крупные. Подойти ближе хотя бы к одному из них нам уже не хватало времени, поэтому мы достали флаги и забрались как можно выше, чтобы лицезреть открывшуюся красоту во всей ее полноте. Мы на "крыше мира"! Высота свыше 650 метров, на Плато Путорана, у водопадов, высота одного из которых обозначена на карте в 81 метр! Вон он, справа! В этом месте я понял, что это точка возврата не только назад в лагерь, но и для всей экспедиции. Дальше - только домой: по озерам, рекам, дорогам, на самолете и авто - домой. Путешествия вступило в заключительную фазу.

Фото, видео, последние капли коньяка - мы сделали это! И в обратный путь! Если по дороге наверх, преодоление бродов мы совершили рас семь-восемь, то на обратной дороге мы шли по воде не меньше двадцати раз. Сил и желания обходить "по верху" было уже не так много, стали оступаться, падать, скользить. Поняли, что надо быть еще аккуратнее. От ручья до лагеря снова пришлось срезать путь по мокрому лесу. Вышли немного правее лагеря, навернув небольшой круг. Мы в лагере, где теплая баня, теплый ужин, теплый спальник...

Местный "мухомор" сильно доставал оставшихся в лагере. Требовал женщину, матерился и хамил. При этом дал нам много рыбы. Олег, Сергей, Валя, Юля и вернувшиеся Макс с Юлей натерпелись от него немало.

20.08.2012

Время в пути: 12:00

Метеоусловия: Погода хорошая. Солнце и облачка.

Подъем. Хотим пораньше съехать с этого ужасного места.

Едем домой, едим рыбу, спим.

На плоту крутят фарш из рыбы. Вечером будут котлеты. Из остатков рыбы варят уху.

Перед Муксуном техническая остановка. Заправка, проверка амфибий. ТО и ремонт, если надо.

Идем по основному руслу. Сильное течение, при этом довольно мелко, много топляка. Скорость амфибий от 8 до 14 км/ч. Амфибии несутся по реке, только успевай отпихиваться от мелей берегов.

Во время очередной остановки Юля в 10-м экипаже пропорола банан дверцей. Клеим банан. В этом трофи все порезы бананов были только о различные выступающие части амфибий, только 11-й протер одну маленькую дырочку на прибое.

Подъезжали рыбаки. Сказали, что по району объявлено штормовое предупреждение. В чем оно заключается не понятно - ветер, снег, аномальная жара?

Ночевка была на месте, где ночевали во время сильного дождя.

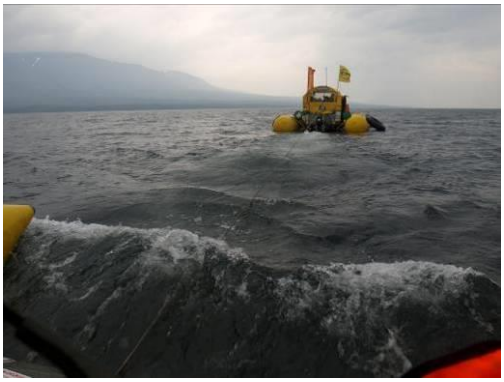
21.08.2012

Время в пути: 12:00

Метеоусловия: Ночью дул сильный порывистый ветер. Утро пасмурное, прохладное +10.

Что будет при таком ветре на озере не ясно. Пока идем по реке.

На выходе из Муксуна насобирали мели. Песчаное дно слишком вязкое для колес. 11-го толкали. 10-й использовал лебедку за хлипкие прибрежные кусты. Озеро прошли сцепкой. Довольно сильная волна и ветер. 11-й совсем не тянет, проблема с моторами, точнее с мотором, второй не работает. Поставили ведущей амфибией 10-го. Ночевка на старом месте - под горой Сундук.



Вдруг объявили, что сегодня день именинника. 23 и 27 августа у нас будут 2 юбиляра: 35 вадиму и 50 - Андрею. Но 23 мы будем уже в Норильске, а 27-го вообще в самолете. А праздновать надо пока мы еще на плато. Андрей принес что-то настоянное на ягодах, по вкусу компот, по убойности не сравнить. Был тортик. А так же рыбное меню - уха, котлеты, согудай с уксусом и без.

Прощаемся с Путоранами. Мы так сюда долго ехали и так мало были!!!

22.08.2012

Время в пути: 12:00

Метеоусловия: Переменная облачность. около +12.

Старт. Выглянуло солнце стало жаркое, солнце спряталось - холодно. Север, блин. В разливном месте озера Глубокое 11-й сел на мель. Снялась. Читаем сказки местных малых народов по рации. Подошли к реке Глубокая. 3-й экипаж переставил винт на моторе. Новый на старый. Всю Глубочку прошли часа за 4. А туда поднимались почти 2 дня. Теперь пройти озеро Мелкое и как можно ближе подойти к истоку реки Талая. У 11-го срезало вал и 2-й мотор умер. Теперь только на веревочке.

Вышли в озеро Мелкое, которое почти сразу оправдало своё название – около 700 метров мы ехали почти на колёсах по мели.

При парковке на ночь 1-й попытался выехать на берег, но не завелся. Осмотр показал, что вода попала в топливную систему. Долго возились, но не исправили. Теперь

только в Вальке. Мотор с плота поставили на 11-го, Мотор с лодочки поставили на плот, лодочку закинули туда же. Талую лучше проходить отдельно и на моторе.

23.08.2012

Время в пути: 08:00

Метеоусловия: Сильный ветер и мелкий холодный секущий дождь, не выше +10.

Вошли в Талую. Сильный встречный ветер. Максимальная скорость, зафиксированная 10-м экипажем на течении - 17,5 км/ч. Прошли легко, почему-то больше боялись. А те кто шел зимником вообще реку не видели и шли впервые. Прошли Затон и место нашей ночевки. На Норилке волнение как на Енисее. Высокая волна захлестывает у 10-го до лобового стекла. Решили экипажи плота и 11-го расселить по амфибиям, а плавсредства тащить на веревке. У 10-го погнуло задние крепления бананов и залило генератор.

18:00 Всё. Финиш. Валёк. Разобрали амфибии и плот. Закинули в предоставленный компанией Гринлайн (78-й экипаж) грузовик и поехали на склад. Алексей дал приют путешественникам в своем офисе. На 3 этаже ангара нашлись прекрасные комнаты, кухня, душ с горячей водой, куча места для просушки вещей и палаток.

24.08.2012

День встреч. К 12.00 приехали журналисты на территорию Гринлайна и сняли про нас репортаж. Потом мы красивой колонной с флагами проехали по центру города и встали на площади возле дворца бракосочетаний, продемонстрировав для телекамер и зрителей на примере 78 экипажа процесс установки бананов на амфибию. На капоте 1-го экипажа начали фотографироваться молодожены. Вообще наши автомобили вызывали живейший интерес у норильчан, подходили люди, фотографировались, спрашивали.

25.08.2012

Дневная прогулка по городу. 1-го и 10-го погнали в Дудинку на паром. Андрей тоже прощается с нами, он едет на лодочке вверх по Енисею к друзьям, праздновать свой юбилей. Сергей продал в Норильске свою амфибию (ЛУАЗ).

Вечерняя прогулка по старому (заброшенному) городу.

Ночью прогулка по городу. Норильск с высоты 9-ти этажного дома.

26.08.2012

Экскурсия на гору Медвежья. Норильск в дыму от заводов. Норильск всегда в дыму от заводов. Карьер по добыче руды. Норильская Голгофа. Музей.

27.08.2012

Сборы. Самолет.

Новосибирск. Вечер на берегу озера. Раздача дипломов и кубков.

16.09.2012

1-й 10-й доставлены из Дудинки в Красноярск баржой и 16.09.2012 финишировали в г. Новосибирске.

Трофи окончено.

ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ

Затерянный мир Плато Путорана – место, в котором мечтал побывать наверно почти каждый путешественник. Однако для автомобилей этот район долгое время был белым пятном. Отсутствие дорог в район Плато, и сам характер препятствий делали автомобильные маршруты невозможными.

Поворотным моментом стало успешное прохождение двух маршрутов в 2010 году. Сплав амфибий по реке Колыма - показал что мы можем использовать воду для движения машин, а переход через Восточные Саяны показал, что движение возможно и на сложнопересеченной горной местности, при полном отсутствии дорог.

К сожалению, в экспедиции с нами не было основного идеолога этого маршрута – основателя новосибирского клуба экстремальных автопутешествий «Off Road Master», мастера спорта, заслуженного путешественника России, Игоря Николаевича Куликова. Он умер 2-го января 2012г на зимнике за полярным кругов, в туруханском районе красноярского края. В ходе подготовительной к данному маршруту экспедиции «Метель 2012». Но его команда достойно завершила начатое, и успешно совершила автомобильное первопрохождение на Плато Путорана.

На планирование и подготовку ушло 2 года. Перелопачены 10-ки отчетов пеших, водных и лыжных туристов. Проведены опросы местных жителей, охотников и рыбаков. Нужная нам информация собиралась по крупицам. Однако во всех этих источниках, нужные нам данные о возможности движения в районе плато на автомобилях, отсутствовали.

Было собрано немало сведений о мировом опыте путешествий на автомобилях-амфибиях разных конструкций. Этот опыт конечно придавал нам смелости, но в реальности мало чем был полезен, поскольку наш маршрут предполагал частую смену препятствий – вода/суша и необходимость перевозки всего снаряжения по бездорожью.

Водные преграды, всегда были главным врагом туриста на средствах передвижений. Отсутствие мостов и бродов на крупных сибирских реках делали многие районы недоступными для данного вида туризма. Но наш опыт наглядно показывает, что теперь вода, из врага превратилась в союзника. С помощью одного комплекта надувных баллонов можно организовать переправу через серьезную реку. И более того, воду можно использовать для заброски или выхода групп из труднодоступных районов.

Маршрут проходит в напряженном графике. 6 недель для подобного похода – очень ограниченный срок. Кроме этого мы были жестко привязаны к датам старта и финиша каждого из этапов из-за сменности участников и наличия на руках авиабилетов.

На этапе «Енисей» уже на 4-й день группа вышла на груглосуточный режим движения. Это стало возможным благодаря белым ночам. Вахтами по 4-ре часа, амфибии сменили друг друга в роли тягача, в то время как остальные машины и плот шли в сцепке караваном. Сложности добавляла низкая видимость вплоть до нулевой, судоходство и изобилие плавучих навигационных знаков, которые представляли опасность для наших баллонов. Зачастую приходилось полагаться только на лоцию и приборы навигации.

Наличие лоции, средств связи с судами, приборов навигации и биноклей, серьезно помогало непрерывному движению, и предотвращению аварийных ситуаций. В сложных местах впереди шла лодка разведки, которая предупреждала о мелях, подводных камнях, особенностях течения и прочих препятствиях.

В нижнем течении реки, движение осложняли штормовые явления до 3х-4х баллов, волны, сильные ветры. Течение реки упало до 2х км/ч. Тем не менее, нам удалось завершить этап безаварийно и по графику.

План маршрута по этап «Плато Путорана» имел несколько вариантов. Он зависел от успешности прохождения первого этапа, и от сложности предстоящих препятствий, которую невозможно было точено определись заранее.

Минимальный план предусматривал достижения путоранских гор в озера Лама.

Средний план, который нам и удалось осуществить – заключался в прохождении глубже в горный район и достижении границ путоранского заповедника.

Максимальный план предполагал кольцевой маршрут, с выходом в Хантайское водохранилище и Снежногорск.

Необходимо признать, что практически сразу мы столкнулись с серьезными трудностями на реке Талой, в 20км от старта этапа. Бурные пороги, и скорость течения достигающая 15-17км/ч в совокупности с топкими крутыми берегами делало подъем по реке невозможным. Мы предвидели сложности на этом участке, и имели запасной вариант – использовать судно КС на водометном двигателе в качестве буксира. Однако и это план не сработал. Оказалось что для подъема по реке необходимо вывести амфибию в глиссирующее положение. С немалыми трудами это удалось проделать только с плотом, и самой легкой их машин – Луизой. Для это потребовалось снять колеса, и разгрузить машину. Подъем на 20 км. по реке занял много часов, давался с огромным трудом и представлял собой зрелище не для слабонервных. Остальным машинам этот путь был закрыт. Пришлось воспользоваться еще одним запасным вариантом и проводить 3 машины по зимнику через тундру. Проводка 5-тикилометрового отрезка тундры заняла трое суток, при интенсивном труде всей команды.

По отзывам рыбаков, следующие реки – Глубокая и Муксун должны оказать еще сложнее.

Однако после проведенной разведки реки Глубокой и вариантов обхода по берегу, команда приняла решения двигаться дальше. В ходе движения было выработано множество различных приемов и способов преодолений, новых для нашего вида туризма препятствий.

Достижения озера Собачьего, и границ путоранского заповедника, стало для нашей команды настоящей победой, давшейся упорным трудом.

Необходимо отметить, что мы проводили разведку реки Накта в сторону кольцевого развития маршрута. И хотя сама река не проходима для амфибий, способы преодоления ее есть.

Общий вывод – что используя комбинированный способ движения, возможно совершить и более протяженные маршруты в районе плато Путорана.

Необходимо отметить, что предпринятые меры безопасности, позволили пройти этот сложнейший маршрут безаварийно.

В качестве рекомендаций по улучшению данного способа передвижения можно предложить два аспекта:

1) Улучшение ходовых качеств амфибий на воде, за счет конструкций позволяющих изменять клиренс баллонов на воде, применения иных движителей, возможно водометных

2) Повышение мобильности конструкции, а именно времени на сборку разборку.

Эти меры позволят сократить время и затраты топлива и физических сил на прохождение препятствий.

ССЫЛКИ НА ФОТО И ВИДЕО МАТЕРИАЛЫ

http://www.offroadmaster.ru/talk/forum28/topic5742/

http://www.offroadmaster.ru/photo/offroadmaster/2641/

http://www.offroadmaster.ru/photo/Paparazzi/2644/

http://strecord.ru/pputorana.html

http://fotki.yandex.ru/users/helga-oa/album/192117/