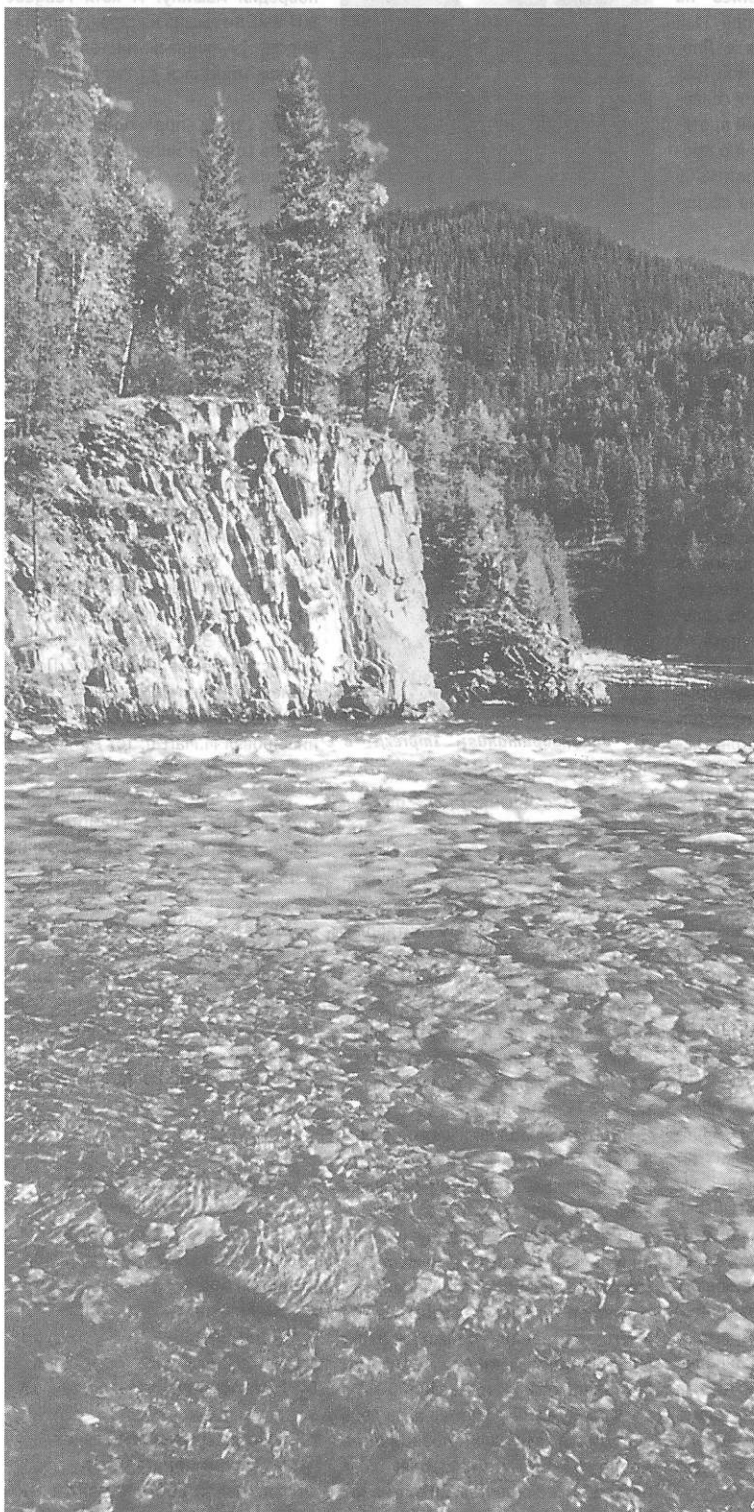


Легенды Тофаларии Путешествие за сто бродов

36

Павел Мирошников, фото автора (печать Фотолэнд)



На мшистых болотах Саянских хребтов
Останутся наши следы...

В психологии используют так называемый опорный тест, когда испытуемому из нескольких ключевых слов нужно дать описание тому или иному событию. Если предложить такой тест участникам трофи-экспедиции «Сибирский марафон-2004. Легенды Тофаларии», то их ответы наверняка в чем-то разойдутся. Одним запомнились вода и камни, другим – болота и веревки, третьим – мох и лебедки. Но совершенно точно, что у всех в ответах присутствуют и общие понятия: КОМАНДА, СПЛОЧЕННОСТЬ, ПОВЕДА!

Чем дальше в прошлое уходит наше путешествие, каждый час которого плотно наполнялся событиями – азартом борьбы и стремлением «идти только вперед», – тем острее понимаешь, что же с нами тогда происходило. Лишь сейчас, дома мы пытаемся дать взвешенную, реальную оценку проделанному – тому, что многие считали невозможным. Тому, что позволило нам гордо сказать о себе: мы – «первопроходцы».

На столе пестрой скатертью разложены фотографии, привезенные из нашей очередной, недавно завершившейся трофи-экспедиции. Каждый снимок буквально «дышит» настроением тех дней. Люди, машины, природа. Запечатленные мгновения, образы словно излучают мощную и реально осязаемую энергетику нашего приключения. Их можно пересматривать часами. Практически все, что происходило в путешествии – и трудности, и радости, – нашли здесь свое отражение. Все, что подарила наша новая знакомая, но до конца не изведанная Тофалария.

Тофалария – удивительная и загадочная страна. Расположенная в центральной части Восточных Саян на площади более 21 тыс. кв. км, она и в наши дни остается малоизученной территорией. С тофаларских заснеженных вершин берут свое начало 195 рек, которые, бурными потоками устремляясь к долинам, прорезают в горных склонах глубокие ущелья. Здесь бесчисленные живописные водопады и горные озера с кристально чистой водой. В лесах – несчетное множество диких зверей. Вдали от людей они чувствуют себя в совершенной безопасности. В реках и озерах – косяки сига и хариуса. Первозданная, не тронутая человеком природа.

До сих пор Тофалария – довольно обособленный район, без закрепленных границ. Здесь нет дорог. На обширной территории всего 3 поселка – Алыгджер, Нерха и Верхняя Гутара, где проживает около 1000 человек. Половина из них – тофалары или тофы, один из древних народов Восточного Саяна. Самая малочисленная народность России: по сведениям последней переписи населения, чистокровных тофов насчитывается около 300 человек.

Административно Тофалария так и не оформилась в национальный округ. До середины XX в. числилась как Тофаларский район Иркутской области. Сегодня она входит в состав Нижнеудинского района Иркутской области.

Подготовка к путешествию начинается задолго до старта трофи-экспедиции. Невидимая, но, без преувеличения, решающая стадия любого путешествия. Порой ремонт техники после только что завершённой экспедиции плавно переходит в подготовку к новому путешествию. Все педантично приводится в порядок. Составляются списки самого необходимого, что понадобится в походе. Добываются и самым тщательным образом изучаются карты местности, где пройдет маршрут очередной трофи-экспедиции. Принимаются в расчет особенности тех мест. Только наивный подумает, что мы едем туда, куда ткнули пальцем на карте. Каждому маршруту предшествует выверенный и досконально изученный план действий. Дорогу надо хоть приблизительно знать и к ней соответствующим образом готовиться (хотя наши «сильные» походы получились от обратного).

Организаторы трофи-экспедиции при составлении маршрута разделили его условно на 3 этапа. Первый – от Новосибирска до Нижнеудинска (по трассе каждый вправе продолжить путь, к примеру, на Байкал – самостоятельно). Второй – от Нижнеудинска до прииска Катышский (сложный, но проходимый). Третий – от Катышского до пос. Верняя Гутара (самый сложный, еще никому не удавалось пройти его летом) и обратно. На случай полной непроходимости III этапа оставляем для себя запасной вариант – экстремальный поход через Тыву на Алтай.

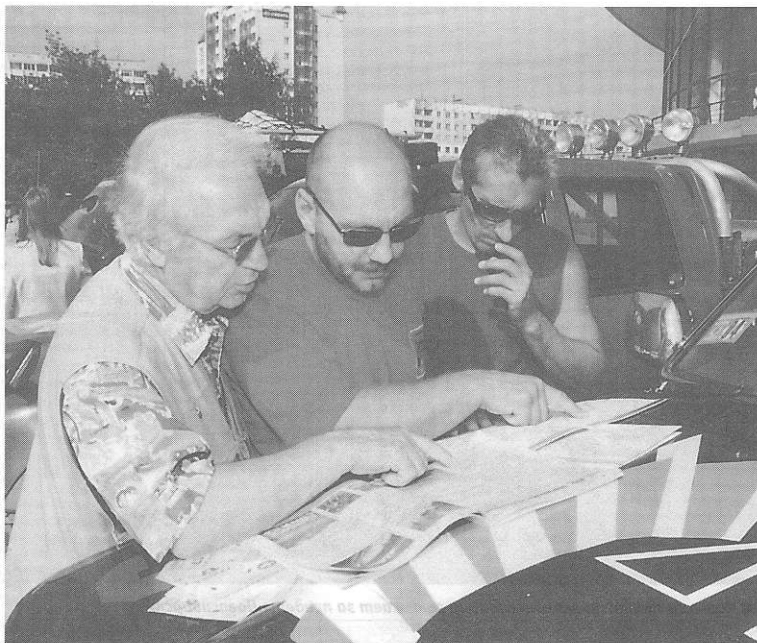
Приобретается, ремонтируется, восстанавливается техника. Закупаются продукты и запчасти. Прогревается, латается, обновляется туристическое снаряжение. Сверяются карты. Сушатся сухари. К старту набирается такое количество «нужных» вещей, что требуются немалое мастерство и изобретательность, чтобы аккуратно разместить накопленное барахло в машине.

Однако сколько времени ни отводи на подготовку (о, непостижимые, странные и загадочные принципы теории относительности!), его все равно не хватает. Каждый год выходит так, что подготовка идет буквально до самых последних минут перед стартом. И все равно кто-то что-то не успел, кто-то что-то не сумел... И мы уже понимаем – борьба бесполезна, надо все воспринимать как должное! Аккуратность и опыт приходят со временем.

Накануне старта – бессонная ночь. К утру все собраны – и машины, и участники. В глазах родственников, провожающих и представителей прессы мы обязаны выглядеть героями, которым все нипочем. А так охота поспать...

И вот 26 июля 2004 года. Старт трофи-экспедиции «Сибирский Марафон-2004. Легенды Тофаларии». Площадь перед цирком, традиционное место стартов наших экспедиций, украшенная клубными флагами и флагами экспедиции. Нарядные автомобили. Праздничная публика, праздничное настроение. Если честно, проводы всех нас порадовали. Из года в год наше путешествие приобретает известность и по праву становится одним из значимых событий в летней спортивной жизни Новосибирска. В подтверждение – журналисты практически всех печатных СМИ города, радиожурналисты и телевизионщики. Вопросы, вопросы... Что такое Тофалария? Где она и зачем мы туда едем? Что хотим увидеть или испытать?

К сожалению, на многие из вопросов пока нет точного ответа. По большей части маршрута мы едем в неизвестность. Конечно, кое-какие разрозненные сведения у нас есть, но вполне картина прояснится только на месте.



▲ Накануне старта в прессе было много материалов посвященных предстоящему путешествию

Подготовка машин экспедиции никого не оставляет равнодушными

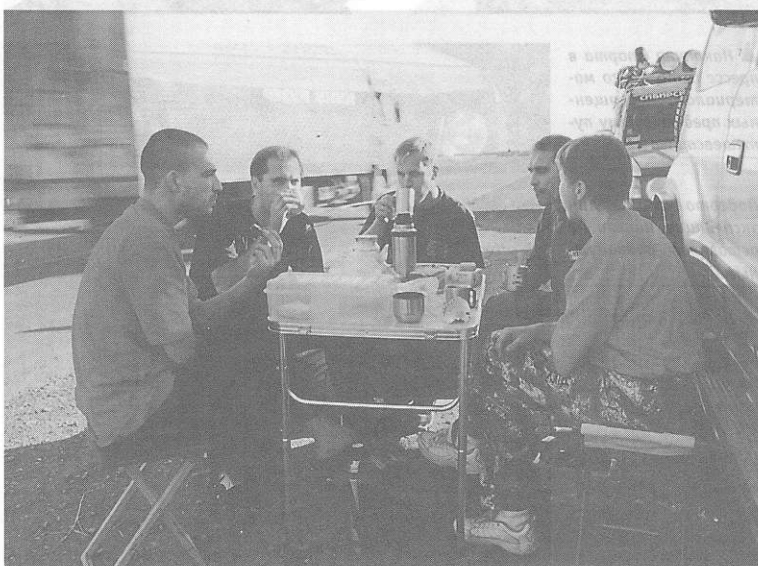


С серьезными преградами могут справиться только серьезные автомобили





▲ Колонна машин трофи-экспедиции выезжает за пределы Новосибирска



▲ Пикник у обочины



▲ Экипаж №13 Ополоснуть руки в Байкале на этот раз не удалось

Сколько машин и людей собирается в путешествие? Вопрос ставит в тупик даже организаторов; количество техники и численность экстремалов, отправляющихся сегодня в путь, – тайна для всех. Дело в том, что на площади вперемешку с «боевыми» машинами трофи-экспедиции стоят и «пестрые» клубные машины провожающих. Кто-то собирается с колонной преодолеть только I этап путешествия. Кто-то присоединится в дороге. В предстартовой суете подсчетом заниматься некогда. Точное число тех, кто пойдет на «категорийный» участок, узнаем, пожалуй, только в Нижнеудинске.

В путешествии «Легенды Тофаларии» помимо новосибирцев принимают участие два томских экипажа. Первый уже в Новосибирске, но на торжественном старте его, к сожалению, нет. На трассе между нашими городами у томского **Mitsubishi Pajero** «полетел» редуктор заднего моста. Лишь вечером, накануне старта, с горем пополам, он добрался до Новосибирска. Нужен срочный ремонт. Совместно с нашими ребятами томский экипаж объездил почти все работающие до позднего часа авторазборы, и... удача улыбнулась: нашли то, что надо. Правда, за ночь отремонтировать машину не удастся, и работать придется еще и днем. Когда у них все наладится, постараются догнать основную колонну. В поддержку томичам оставляем одну из наших машин. Второй томский экипаж присоединится к нам под Мариинском.

Ровно в 11.00 дается старт. Трофи-экспедиция «Сибирский Марафон-2004. Легенды Тофаларии» началась. В сопровождении милицейских машин с включенными проблесковыми «маячками» пестрая вереница «внедорожников» устремляется за город.

Короткая остановка в пригородном поселке Мочище. Заезжаем на небольшое поселковое кладбище. Здесь похоронен наш друг, член клуба, журналист, режиссер, путешественник, альпинист – Александр Горюнов, в 2002 году погибший в горах Тянь-Шаня при попытке покорения пика Победы. Возлагаем к его могиле венок. Поминаем Сашку минутой молчания. Прекрасный человек. Пусть земля ему будет пухом!

И опять дорога. Машин значительно поубавилось – за счет повернувших домой провожающих. Разбиваем оставшуюся, но все еще длинную колонну на несколько небольших групп, которым предстоит двигаться по трассе самостоятельно. Все вместе мы теперь встретимся на ночевке перед Ачинском на реке Чулым.

Недалеко от Кемерова «на нас» становится еще на две машины меньше. Идущая на I этап **Toyota Surf** новичков клуба под горящим №13 терпит серьезную поломку – пробит картер. Через причинную дырку в моторе на асфальт сбегает все масло. До Байкала не доехал. Утешает, что неприятность случилась почти рядом с домом; эвакуироваться не так сложно. Еще раз убеждаемся, что мелочей при подготовке нет; все надо проверять и перепроверять. Экипаж «тринадцатого» расстроен обломом, точнее, – «пробоем», но вида не подает. С ними остается экипаж их друзей, а все вместе они намерены весело провести время. Желаем им хорошо отдохнуть, а сами мчимся дальше – надо спешить.

Движение по трассе дает несколько бессонных ночей подготовки дается нелегко. Мучительная борьба со сном – в каждой машине. Глаза, неподвластные воле, закрываются сами собой, накрепко склеивая веки. Монотонный гул мотора и ровная дорога убаюкивают послаще колыбельной. Бодрим и веселим друг друга переговорами по рации. К примеру, кто какие видит (видел) «глюки». Про бородатого старичка, стоящего у обочины, а

КЛУБНАЯ ЛЕТОПИСЬ

Байкал. 1999

В РАМКАХ ПУТЕШЕСТВИЯ "СИБИРЬ-ТРОФИ"

Спонсоры путешествия:

- «Castrol в Новосибирске»
- Корпорация «Капитал-Технология»
- «ТоргШина»
- «УАЗспецпроект»
- ООО ТД «Вайс-Авто»
- Центр «Пирант»
- Фирма «Элект»
- ЗАО «Кристофер-Сервис»
- Фирма «Беркут»
- НПП «Логос»
- Фирма «РОСС»
- Фирма «МИКА»
- «Ресо-гарантия»
- «Легио-С»
- «ФотоЛэнд»
- РМ «Арго»
- ВО «Сибирская Ярмарка»
- Интернет-провайдер «Ринет»
- Автожурнал «ТУРБО»

Экипажи - участники путешествия:

- Куликовы Игорь, Валентина;
- Пятковы Николай, Максим, Мирошников Павел;
- Павел Бабин, Мария Мамонтова;
- Ильяшевич Дмитрий, Татьяна;
- Сухарев Александр, Нагорнов Андрей;
- Кулагины Сергей, Валентина;
- Русских Петр, Репин Вячеслав;
- Сиваракша Вадим, Лариса;
- Селиванов Виктор, Резун Игорь, Кургузова Людмила;
- Майоровы Олег, Ирина, Дмитрий;
- Марк Хатчисон, Мишель Больц (США).

Мотогруппа:

- Киселев Анатолий, Киселев Виктор, Князева Светлана, Князева Ольга, Захаров Евгений, Литвинов Евгений.

В 1999 году группа путешественников на 11 автомобилях и 5 мотоциклах обогнула озеро Байкал с его восточной стороны, пройдя по заброшенной дороге-зимнику (пробитому еще во времена строительства БАМа) от поселка Улюхан до бамовской станции Новый Уоян.

Официально эта дорога нигде не значилась, и рассказы о ее существовании до последнего времени больше походили на легенду или выдумку. Новосибирцы не только нашли эту дорогу, но и преодолели ее непростые 300 километров.

Сложный категорийный участок был преодолен командой за четыре дня. Во многом этому способствовала засушливая погода, стоявшая в тот год в Забайкалье. Сложные в другие года водные преграды - огромные нескончаемые лужи-ванны и горные реки (одну только реку Баргузин пришлось преодолевать три раза!) - были преодолены без особых проблем. Особую неприятность доставляли огромные валуны и каменные участки пути. К примеру, 1200-метровое русло реки Срамная, усыпанное валунами, колонна машин преодолевалась около 10 часов(!).



потом прямо на ходу усаживающегося на капот машины. Или про водолаза, перебегающего дорогу перед машиной там, где и лужи-то поблизости нет... Вспоминаем веселые истории из жизни и прошлых путешествий.

Добираемся до места первой ночевки уже в темноте. Ставим палатки и валимся спать без задних ног. Даже с известнейшей в наших кругах личностью - пилотом знаменитой «красноярской шишиги», участником известных трофи-путешествий («Ладога», «Арктик-трофи») Андреем Китаевым нет сил вести долгие разговоры. Мы просто «никакие» собеседники, да простит он нашу необщительность.

Следующий день запомнился «преодолением» Красноярска. Наш новый друг из самых благих побуждений предложил быстро провести нас через город напрямую, чтобы не тащиться по долгой «объездной». Отказать неудобно, и мы даем согласие. Последующую гонку запоем надолго! Он на легком *УАЗике* рассекает впереди, мы на перегруженных *Toyota*'х да *Isuzu*'ках еле поспеваем за ним. Пугая местных водителей, оббязаем «пробки» по «встречке». Не успевая проходить под «зеленые» сигналы светофора, идем под «красные». Срезая перекрестки, карабкаемся на бордюры... И уже совсем бестактно подрезаем модную *BMW* с мигающим синим «маячком», заставив ее остановиться и пропустить наши машины, спешащие к новым приключениям.

Признаю, Красноярск мы действительно пересекли **БЫСТРО!!!**

Вечером того же дня мы прибываем в Нижнеудинск, откуда начнется отсчет II этапу нашего путешествия. •

СПОНСОРЫ ЭКСПЕДИЦИИ

Автомобильные масла NESTE-«АВТОРЕЙД»
 Производственная фирма «СТРОП»
 Компания «ФОТОЛЕНД»
 Дизайн-мастерская «АРБАТ-ДИЗАЙН»
 Выставочное общество «СИБИРСКАЯ ЯРМАРКА»
 ЧП «САРЫЧЕВ»-АНТЕХ
 ООО «РЕЛЬЕФ-ПЛЮС»

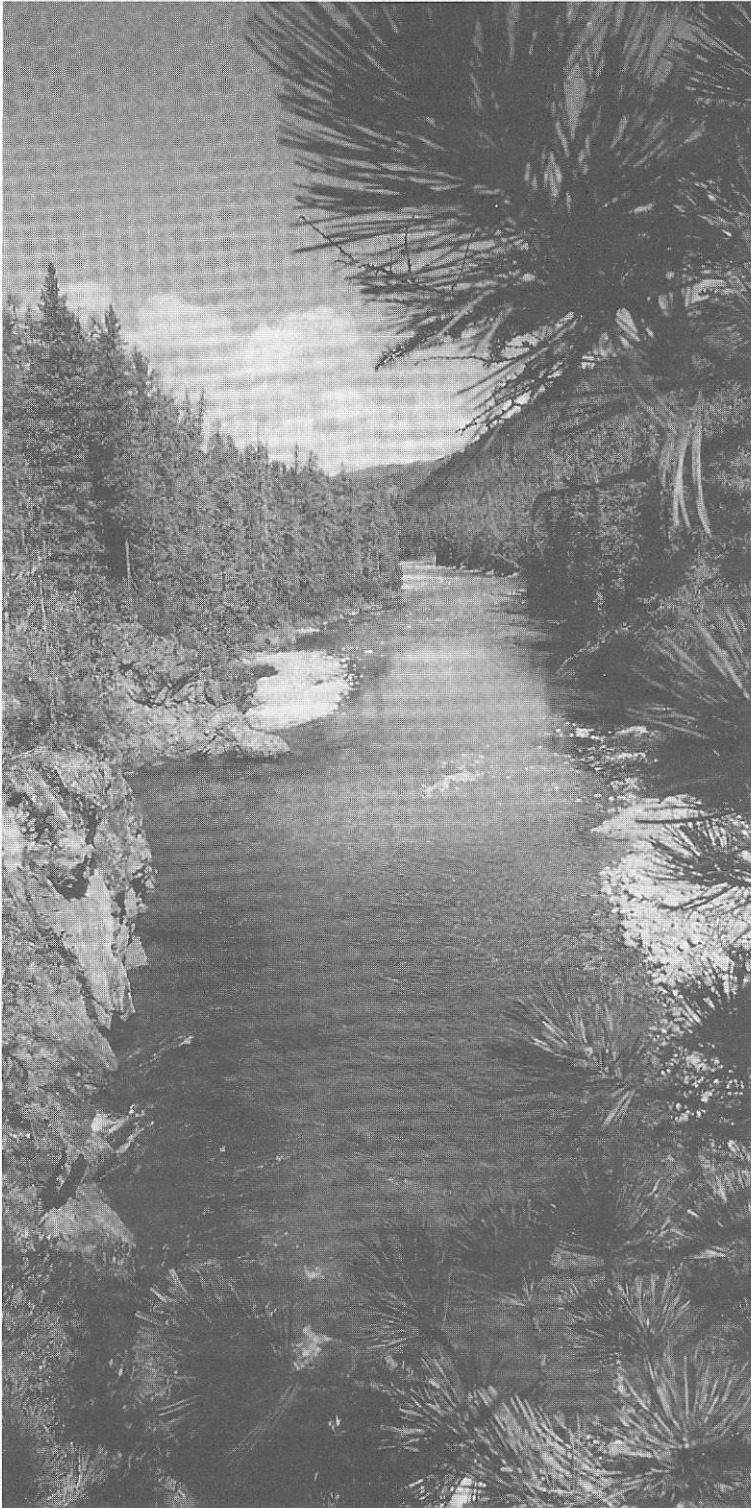
Информационная поддержка

«Авторадио-НОВОСИБИРСК»
 «Радио-ШАНСОН»
 «Радио НОВОСИБИРСК»

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ИНФОРМАЦИОННЫЙ СПОНСОР
АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ «ТУРБО»

Легенды Тофаларии Путешествие за сто бродов

Павел Мирошников, фото автора (печать «Фотолэнд»)



Подъезжая к Нижнеудинску, снова собираемся все вместе. Никто в дороге не потерялся и не сломался; это радует.

Воссоединенной колонной вступаем в поселок Вознесенский, что в 7 км от города. Уже поздно, но нас здесь ждут. И не кто-нибудь, а легендарный сплащик Алексей Усков. Заслуженный путешественник России (список «пройденных» им рек впечатляет), художник (чем и известен среди земляков) и философ (его кредо: человек может жить пусть не вечно, но очень долго). В период проработки маршрута президент нашего Off Road Master Club Игорь Куликов встречался с Алексеем, как со знатоком окрестностей, и получил от него видеокассету с записью продвижения автомобиля по верховому болоту, а также карту района, где проложен наш маршрут.

Знакомимся и общаемся с Усковым в местном клубе туристов с говорящим названием «Каскад». Приглашаем с собой. Алексей разводит руками: уже есть договоренность идти со сплащиками на трудный порог. Вместо себя рекомендует проводника, отлично знающего местные условия.

День в Нижнеудинске. Под «завязку» заправляемся горючим из расчета *пробег до Верхней Гутары и обратно*. Пополняем «продовольственную корзину». И (в который раз) проводим техосмотр автомобиля, дабы окончательно убедиться в готовности техники.

Наконец-то определилось число участников трофи-экспедиции: перепись «населения» и машин показала, что в путешествие отправляется 21 человек на 10 автомобилях. Добавляем двоих из «команды проводника» и получаем 23 участника; представительная экспедиция. Два томских экипажа запланировали для себя только II этап маршрута, на III пойдут 8 «новосибирцев».

Список экипажей

Новосибирцы:

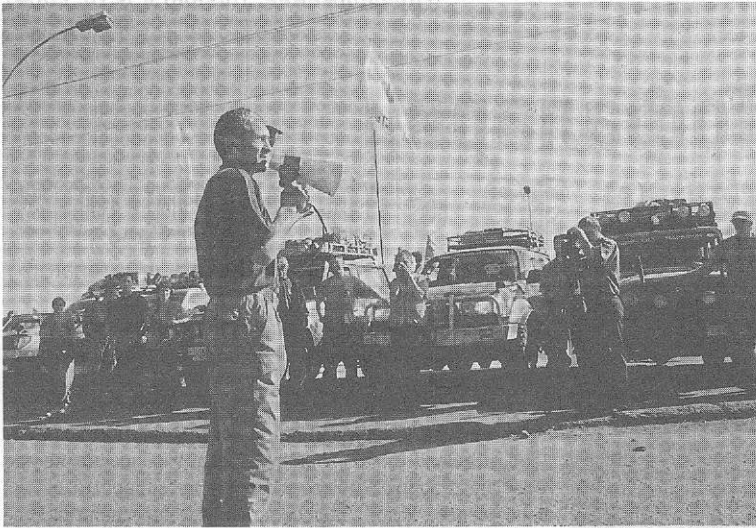
Куликовы Игорь, Валентина – *Toyota Land Cruiser Prado*
 Булгаков Олег,
 Абросимов Сергей – *Toyota Land Cruiser 80*
 Сухарев Александр, Нагорнов Андрей – *Toyota Surf*
 Митрофанов Евгений – *Toyota Surf*
 Селивановы Виктор, Людмила,
 Рождественский Артем – *Toyota Land Cruiser 71*
 Федюнин Алексей,
 Мирошников Павел – *Isuzu Bighorn*
 Колмогоров Сергей, Пугачев Максим – *MMC Pajero*
 Сиваракша Вадим, Панков Игорь – *UAZ*

Томичи:

Гавриловы Сергей, Надежда – *Toyota Land Cruiser 80*
 Галузины Виктор, Анюта, Глумов Евгений – *MMC Pajero*

Ныне с нами едет «детский сад»: 5-летняя Анюта Галузина (занята игрушками в машине или резвится на свежем воздухе во время стоянок; ни одного каприза за долгие дни совместного путешествия) и 10-летний Женька, сын нашего проводника (даже 5 минут, отведенных на сборы, ему не понадобилось: у него уже все было готово; собирает дрова для костра, ловит рыбу, тащит веревки и очень ответственно относится к прочим

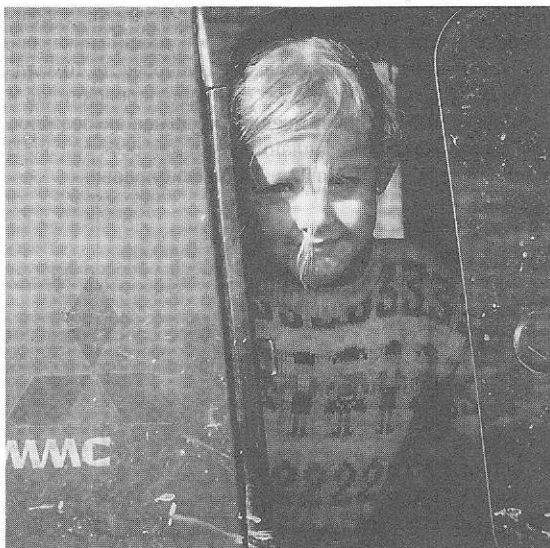
**На мшистых болотах Саянских хребтов
Останутся наши следы...**



▲ Старт автоэкс-
педиции в Нижнеудинске
29 июля 2004 года



◀ Алексей Усков – за-
служенный путешест-
венник России



◀ Самый юный участ-
ник трофи-экс-
педиции – пятилетняя
Анюта Галузина

поручениям). Обоих отцы взяли с собой на свой страх и риск – и не пожалели. Да, в их-то годы попасть в насто-
ящую трофи-экс-педицию! О таком только мечтать!

Нижнеудинск – городок на западной окраине Иркут-
ской области, в 200 км от границы Красноярского края.
Стоит на оживленной транссибирской автомагистрали,
пересекающей его из конца в конец; чуть ли не каждый
месяц здесь проходят десятки путешественников, но го-
род все же не избалован гостями. Многие едут, не задер-
живаясь. Нам же предстоит именно отсюда начать от-
счет II этапу путешествия. Для нас формальность, а для
местных жителей – событие. Два этапа «Сибирского ма-

рафона», II и III, пройдут по территории их «земель». С
Тюфаларией же многие знакомы не понаслышке: одни в
той стороне работают, другие отдыхают. Там отличные
места для рыбалки и охоты.

Итак, 29 июля. Торжественный старт II этапа путе-
шествия в Нижнеудинске, на площадке у городского
РОСТО. Его устроители – Нижнеудинский городской ко-
митет по физической культуре и спорту, городское отде-
ление РОСТО. Представители местных СМИ передали
«горячую» информацию на областные новостные ленты,
благодаря чему о нашем старте и путешествии узнали
жители Иркутской области. Наши машины украшены
клубными флагами и флагами спонсоров. Площадь
оживляется. Подтягиваются зеваки. Торжественная
часть. Обмен приветствиями. Напутственные слова
«официальных лиц». Ответное слово президента нашего
клуба Игоря Куликова. Все, пора в дорогу! Быстро сво-
рачиваем флажки и флаги. Садимся в машины и под
прицелами фото- и видеокамер покидаем площадь.

Забавная ситуация: у Виктора Селиванова заклини-
вает флажок (под них приспособили обычные телеско-
пические удочки). Быстро его сложить не получается,
и чтобы не отстать и не задерживать колонну, он про-
талкивает капризное древко поперек салона через от-
крытые окна. Так и поехал – с выступающими почти на
метр по обе стороны «палками». Рядом – автобусная ос-
тановка... Пришлось сигналить... Надо отметить: реак-
ция у жителей Нижнеудинска отличная – пригибаются
мгновенно.

По городу нас ведет ГАИшная машина с «мигалками».
Встречные авто при виде стражей порядка шустро при-
нимают на обочину. Объезжаем вереницу стоящих авто-
мобилей и видим... закрывающийся шлагбаум. Часть ма-
шин успевает проскочить. Дежурный, выражаясь не
шахматным языком, оказывается в «матовой» ситуации
и замирает в нерешительности: закрыть переезд –
шлагбаум «разорвет» колонну. Пропускает. Минуты,
когда наши автомобили пересекали рельсы, наверняка
показались «стрелочнику» вечностью. Шлагбаум опу-
скается за замыкающим в колонне – и через несколько
секунд за нашими спинами проносится поезд...

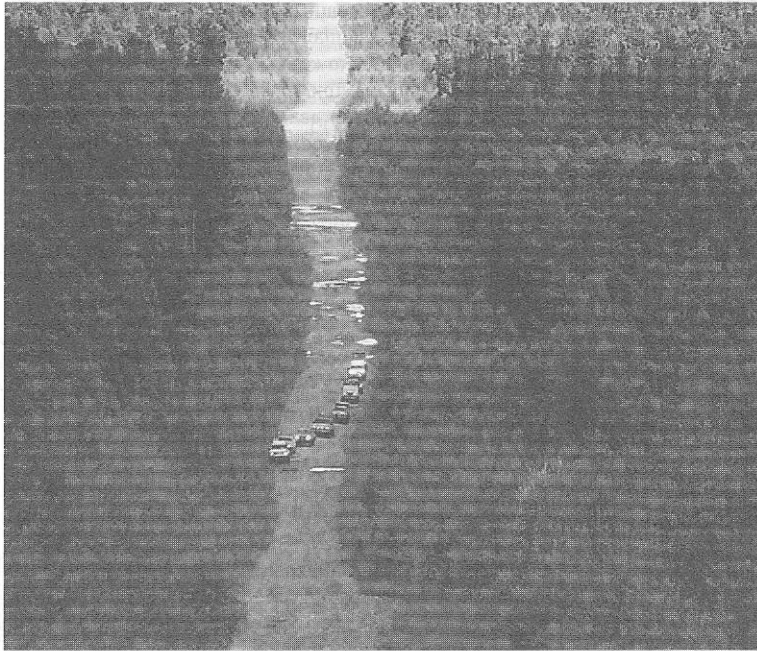
Поселок Рубаниха. Здесь мы прощаемся с экипажем
ГАИ.

Видневшиеся на горизонте в голубой дымке Саян-
ские горы растут удивительно быстро и вскоре встают
перед нами зеленой стеной. Мы у их отрогов. Въезжаем
в распадок между двумя грядками. Дорога, изгибаясь, ве-
дет на подъем; отмечаем по вышотомерам. Иной раз ка-
жется, что едем по горизонтали, но приборы показыва-
ют: все нормально, едем вверх.

Здесь, в Саянах, высоких гор нет. Самая высокая точ-
ка – пик Триангуляторов (дали же название!) – не пре-
восходит 3 тыс. м. Зато много воды: с гор сбегает бес-
численные ручьи и речки. Райский уголок для сплавщи-
ков. Сыро. Частые дожди. Много болот. Распадки, где
тысячелетиями застаивалась вода, заросли мхом; обра-
зовались верховые моховые болота. Нам еще предстоит
столкнуться с ними...

Поселок Рудный. Последний «крупный» населенный
пункт (примерно 30 жителей) на маршруте. Дорога сме-
шанная: то грунтовая, то щебеночная; идет за домами.
По рассказам нашего проводника, здесь аж с 1836 года
добывали марганец, слюду. До перестройки трасса вы-
глядела лучше, чем Московский тракт, – накатанная,
гладкая. «Следили за ней. А сейчас все в запустении».
После асфальта дорога действительно «так себе»: ухабы,
камни, лужи. Разрушенные мосты, по которым мы не
рискуем ехать. Ради безопасности объезжаем рукотвор-
ные преграды по воде. Скорость колонны падает до не-
прилично низкой – 30-40(!) км/ч.

Но все познается в сравнении. На обратном пути,
после III этапа, та же трасса показалась нам автостра-
дой. Разгоняйся хоть до головокружительной скорости в



▲ Колонна машин с вершины перевала похожа на гусеницу



◀ Геннадий Павлович Сычев – наш проводник

30-40(!) км/ч. Мы «неслись» по ночной дороге, упиваясь ее гладкостью и скоростью движения.

А пока едем и слушаем байки нашего проводника Геннадия Павловича Сычева. Он уже на пенсии. Работал в геологии, а до того – шофером. Дорос до начальника автоколонны, которая обеспечивала транспортом организацию, доставлявшие горючее, стройматериалы и продовольствие в поселки Тофаларии. Часто ездил в Верхнюю Гутару, но только по «зимникам» (оно и понятно: считается, что летом туда не добраться).

Геннадий Павлович постоянно что-нибудь рассказывает, не делая перерывов в эфире (чем затрудняет общение между экипажами). В занимательные истории местного значения вставляет замечания типа «Осторожно, за поворотом сломанный мост!», «Лужу лучше объезжать справа» или «Проедем горку, а за ней восемь кило-

метров накатом». Сначала мы иронизируем над его комментариями. Но совпадения поражают; мы начинаем прислушиваться к советам нашего «гида» и делаем то, что он рекомендует.

За поселком Рудный – затяжной подъем на перевал горы Уляха. Дорога, как ниточка, уходит вверх. Оторвавшись от основной колонны в поисках выразительных планов для фотографирования, идем на штурм первыми. Подъем настолько крут, что, сидя в кабине, мы видим только небо. Разогнавшись на прямом ровном участке, по инерции лезем в гору. Постепенно скорость гаснет. Умная коробка-«автомат» плавно регулирует нагрузку. Ровный натужный рев мотора. Машина, урча, ползет в гору. Высотомер показывает 900, 1000, 1100 метров... На отметке около 1200 м подъем заканчивается. Полоска дороги рассекает «зеленое море тайги» надвое. Колонна машин сверху напоминает длинную изгибающуюся гусеницу. Фотографируем, отдыхаем и оглядываемся. Прекрасный вид на окрестные горки. Их густо заросшие лесом вершины – все примерно одинаковой высоты. Где-то вдали у горизонта виднеются странных очертаний облака; а может, там вершины гор?

Долгий петляющий пологий спуск с перевала.

В 77 км от Нижнеудинска – поворот вправо. Съезжаем с дороги на разбитую колею. По словам проводника, здесь заканчивается «приличная дорога» и начинается «направление». Ура, наконец-то мы вступаем в схватку с бездорожьем! Теперь нас ждут камни, колея, броды. Тут ходят только **УРАЛ**ы. Здесь – начало категорийной дороги.

Категорийная дорога – не пустые слова, что мы и понимаем с первых же метров. Крупные валуны. Колея под **УРАЛ**овские колеса. Длинные глубокие лужи-ванны. Скоростя, и без того низкая, падает еще. Теперь штурманам экипажей приходится идти рядом со своими машинами, «прокладывая» для них путь. Лезть в бесконечные лужи, чтобы узнать: насколько они глубоки и нет ли на дне острых камней? В «выигрышном» положении первая машина – перед ней еще что-то видно в чистой воде. Но выгода условна; поднятая по неосторожности мутная взвесь скрывает дно. Поэтому «подозрительные» лужи внимательно изучаем, обходя их по краю. Если лужа сильно «замусорена», приходится вытаскивать оттуда камни, освобождая проезд.

В нашей команде машины не равнозначные. «**Тойоты**» и иже с ними **УАЗ** с высоким дорожным просветом минуют подобные преграды легко, а вот низкие **MMC Pajero**, **Isuzu** доставляют массу хлопот своим экипажам. Пока дорога, – они едут. Встретятся препятствия – «крадутся». Чувствительны к валунам. Оберегая днища от ударов, идем перед машинами, отбрасывая крупные камни в сторону. Что за работа, когда кругом сплошные каменюки, – думаю, объяснять не нужно. В дальнейшем (по нашему плану – на начале III этапа) разобьем базовый лагерь, где останутся «слабые». Дальше пойдут «проходимые», соответствующие подготовленные машины.

Колонна из 10 автомобилей сильно растягивается. Замыкающим подолгу приходится ждать, пока не пройдут первые. Нервы не выдерживают, и начинаются поиски объездного пути или попытки проскочить вперед. Иногда удается. Но вырвавшись метров на 10-20, все равно приходится ждать, чтобы занять свое место в колонне. Такие «рысканья» – своего рода развлечения. Иногда они удачны; хуже, когда «искатель легких путей» садится так, что его приходится выручать из грязевого плена.

Вот, устав ждать своей очереди, Дядя Саша (Александр Сухарев) идет на прорыв через огромную лужу, которую впередиидущие старательно объезжали по другой дороге. «Встрял» – самое подходящее слово! Попытался вытянуть себя лебедкой, но лишь глубже погрузился в топь. Ни туда, ни сюда. На выручку рванул



УАЗ, но после безуспешных попыток сдернуть засевшего веревкой сам закопался – «разбуrowил» под собой вязкую почву и крепко «сел».

Теперь выручать приходится обе машины. На подмогу «подтягиваются» два **80-х Cruiser'a** с лебедками. Место узкое, болотистое. Кругом деревья. Пришлось пропиливать, чтобы занять удобную позицию. С первого раза вытянуть **УАЗ** не получилось. На второй попытке высокий «бобик» чуть не ложится на бок. Подбежавшие на помощь успевают повиснуть на поднявшемся борту и удержать машину. Топь неохотно отпускает добычу, и **УАЗик**, оставшая за собой глубокую колею, выкатывается на твердую почву. Теперь очередь **Surfa**. «Бабка за дедку». Лебедки гудят от натуги. Тросы натянуты как струны. Срыв и... машина подалась. Медленно скользя по грязи, **Surf** движется на сушу. Его тоже приходится отвешивать – очень уж сильный крен. «Вытанули репку».

«Крещение» грязью остужает пыл и сдерживает стремление проскакивать вперед. В тот же день получаем еще несколько уроков. Усвоили, что такое **УРАЛ**овская колея и как ее проходить. Надо двигаться одной стороной по бровке, а другой – по накату (бугорку), остающемуся между колес грузовика. Узнали, что вода в лужах разная. По температуре. Хорошо, когда вода не проточная – она теплее той, что собирается в колее, стекая из ручья или родника у дороги (и тех, и других – неисчислимо множество). Вода от них в ваннах такая холодная, что сводит пальцы.

Меняем тактику. Теперь все низко сидящие машины идут за первой, «лифтованной», водитель которой по чистой воде иной раз угадывает крупные валуны на дне. Те, что поменьше, идут за ней след в след. Опять же и штурманам вместе проще зачищать дорогу.

Сложностей и «экстремализма» добавляют дожди – короткие и проливные. Вода сверху, вода снизу. Один – с крупным градом – загоняет штурманов в машины. Лужам и ручьям теряем счет, они становятся привычными деталями пейзажа.

Уже темнеет, когда мы минуем пустую деревню Ерма. Раньше здесь жили несколько семей, работал участок заготовителей. Сейчас здесь изредка останавливаются охотники и сезонные рабочие во время сбора ореха. Решаем не останавливаться в темных неприветливых домах. Едем дальше. Очередное испытание – при попытке выбраться за деревню. Глина необычного фиолетового цвета после прошедших дождей становится ловушкой для машин. Причем видно, что и для **УРАЛ**ов тут «поле боя». Горы вывернутой грязи, колеи от огромных колес – как окопы причудливого рисунка. Тычемся в разные стороны. Везде непролазная, липкая, скользкая фиолетовая глина. Понимаем, что в лоб «противника» не одолеть, идем на хитрость – пытаемся пробраться по самой кромке между полем и кустарником. Есть! Первые машины проходят, оставляя после себя перепаханный и превращенный в грязь тонкий слой почвы; уже не так страшно. Длинным тросом, буксиром вытягиваем отставших на твердый участок. Кое-кто, не прибегая к помощи товарищей, проходит «линию обороны» самостоятельно. Молодцы!

Ночуем в лесу – на небольшом ровном участке, обнаруженном в темноте. От усталости просто валимся с ног. Вымотались; наше привычное состояние по вечерам на протяжении ближайших 20 дней.

Утром – снова в дорогу. Тайга. Суровые места, суровые таежные законы. Подтверждение тому – истории, которые вспоминает проводник. Крест на кедре. На нем якобы лет 20 тому назад заготовители повесили вороватого бригадира. Прознали работяги, что «кидает» их начальник, и привели свой суровый приговор в исполнение. «А не воруй!». Крест потом жена экс-бригадира попросила вырезать. В назидание и в укор – и тем, и другим.

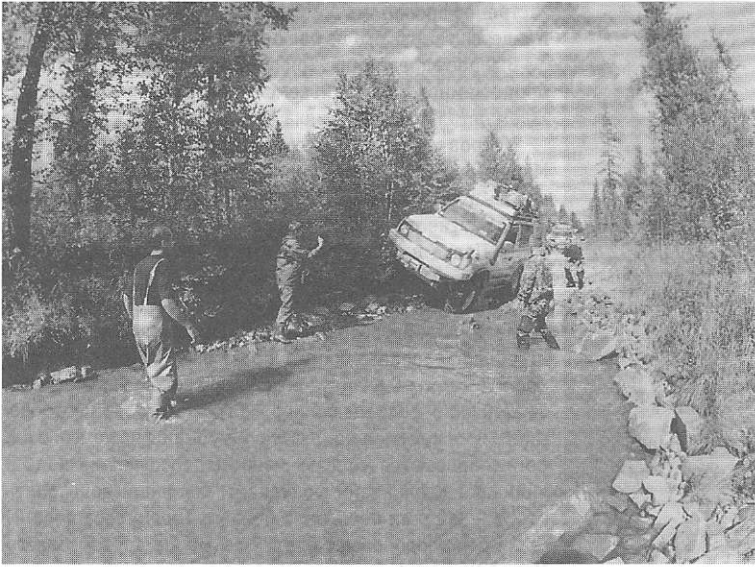


▲ Идем по направлению на Тофаларию

▲ Огромные валуны на дороге – не преграда для участников «Сибирского марафона»



▲ Вода сверху. Вода снизу



Безопасный брод



▲ Технология прожорждения луж-ванн: одно колесо на бровке, другое в воде

◀ Опасные крены. Чтобы машина не легла на бок, ее необходимо отвешивать



◀ «Дирижирование» штурманов должно быть четким и понятным

Полуразвалившееся строение. По словам проводника, в охотничьем домике где-то в начале 80-х нашли мертвого китайца, который занимался заготовкой лесных трав, грибов и орехов. Безобидное вроде бы дело. Но, как позже выяснилось, под маской добропорядочного Дерсу Узала скрывался «черный старатель», расхититель государственных природных сокровищ. «При осмотре вещей нашли золотишко. Много ли, мало – никто точно не знает. Говорили, как раз на спокойную старость. Шум по тайге пошел в ту пору далеко. Пытались узнать: где он столько намыл?». Но... Покойник уже не скажет. Добытое же нелегальным путем золото возвращено государству. До крупинки.

И плохое, и хорошее в тайге помнят долго. Какую память оставим по себе мы?

Навстречу идут **УРАЛ**ы, везут на прииски вахтовиков, горючее. Встречные уже возвращаются. Дорога нелегкая: день туда, день обратно. Сутки дома – и в новый рейс. Наша скорость намного ниже, чем у них, а поэтому встречаться нам предстоит часто. Кое с кем из водителей успеваем даже познакомиться. Встречаясь, приветствуем друг друга, иногда останавливаемся поговорить. Что ждет нас там, впереди? Высокий ли уровень воды в реках? Какую погоду обещают на ближайшие дни? Ответы малооптимистичны. После прошедших в горах дождей вода значительно поднялась. Пройти-то мы пройдем (на нынешнем этапе), но достанется. Однако и не отговаривают. А уровень воды в реке непостоянный, напрямую зависит от дождей. Дождь прошел – вода поднялась, дождей нет – спала.

Благодаря **УРАЛ**ам одинокими себя в тайге не чувствуем, но в любом случае надеемся только на себя.

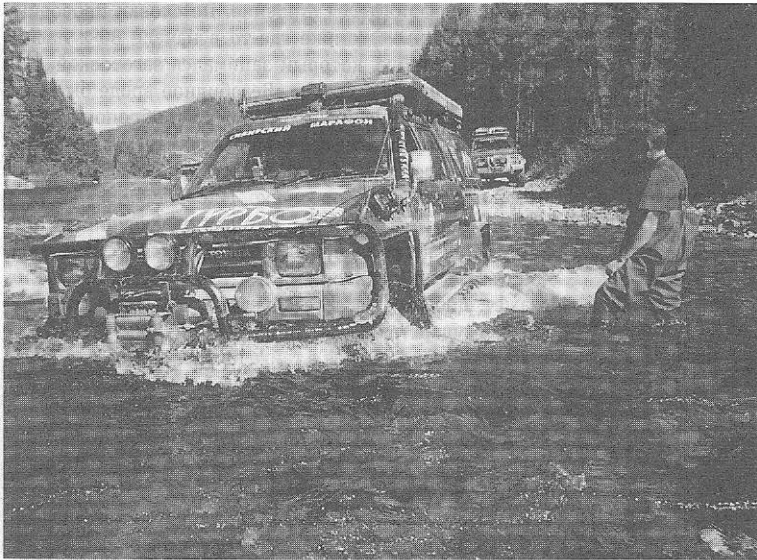
Очередной перевал и спуск к берегу красивой и быстрой речки Мадэка. Деревянные домики. Заимка Половинка. Названа так потому, что расположена примерно на полпути от Нижнеудинска до прииска Покровский. На прииске – активная добыча золота. Круглый год туда идут машины, подвозя все необходимое. Зимой водителям положено останавливаться здесь на ночлег. Зимние дни короткие. А летом водители проходят Половинку без остановки. Успевают обернуться засветло. В любое время года, если что-то произойдет в дороге, надо «тянуть» до домиков.

Преодолеваем речку вброд, а за ней, в долине, еще несколько небольших речек и ручьев. Опять выходим на невысокий, всего 1000 м, перевал. Высоты водораздела рек Уда и Малая Бирюса. Движемся вдоль ручья Иргада. На перевале – граница Тофаларии. Но ни тебе пограничных столбов, ни обозначений. Граница условная. Скажу честно, мы рады, что наконец-то добрались до загадочной земли. Все вокруг начинает казаться необычным. Лес, камни, вода, цветы... В здешних местах в трех поселках проживает самая малочисленная народность России – тофы. Теперь наша «задача максимум» – добраться до тофаларского поселка Верхняя Гутара и вернуться обратно.

За перевалом проходим еще две речки: Первую Белую и Вторую Белую. Подходы к ним – по ручьям.

Речки, ручьи, и опять речки, ручьи. Подъемы, спуски. Счет им потерян. После очередного каменного спуска перед нами – река посерьезней какой-нибудь там Мадэки. Джугояка. Предстоит сложный брод. У самого берега глубоко, вода «по капот». Есть другой подход к реке; он помельче, но сложнее. Вязкий глинистый грунт. Что делать, если машины «засосет» на глубине?

Готовим свои аппараты к броду. Герметизируем двери. Закрепляем вентиляторы – во избежание удара «крыльчатками» об воду. Штурманы прокладывают коридор, выковыривают крупные камни со дна, намечают траекторию движения между валунами. Их проще объехать, чем убирать. Проверенная «тактика»: первой идет мощная машина. На том берегу крепим к ней длинный страховочный трос, на чрезвычайный случай. Допустим,



▼ Преодолевая броды реки Малая Бирюса – сбились на подсчетах



▼ Вид «проставок», поднимающих кабину и моторный отсек на «безопасную высоту»

застрянет низко сидящий автомобиль посреди реки, – придется тянуть его на свою сторону.

Выброс адреналина. Три первые машины преодолели брод. Немного успокаиваемся – не так страшен черт... Ждем остальных. Джугояка «взята»!

Метров через 50 – новый брод: Джугояка впадает в Малую Бирюсу. Дно у слияния двух рек неровное; мелкая, сыпучая галька. Валы, намытые быстрыми потоками. У противоположного берега, перед самым выездом – омут. После первого брода мы горим азартом, нам все кажется проходимым. Забыты уроки, у всех «ура-настроение». Оно, правда, быстро улечивается после встречи с действительностью. Казалось бы, глубина нормальная, ровные камни, но не всем удается пройти; кое-кто садится, вязнет. Тяжело груженные закапываются в мелкий рыхлый камень. «Страховку», конечно же, никто и не подумал привязать. Штурманы и все, кто в сапогах, бросаются толкать машины. Буксующие колеса обливают «толкачей» фонтанами холодной воды. Пять минут – и сухих нет. Азарт борьбы. Плечо товарища. И машины преодолевают брод! Все, мы на другом берегу Малой Бирюсы!

А впереди у нас 30 с лишним бродов. Уже вечерет. Становимся лагерем. Отдыхаем, сушим вещи.

Первый выход в эфир походной радиостанции. Радиост, Максим Пугачев, передает в Новосибирск последние сводки с маршрута. Связь неустойчивая, магнитные бури забивают эфир помехами – щелчками и шипением, но удается разобрать, что за нашей экспедицией следят и с нетерпением ждут сообщений.

Сидя у жаркого костра, мы не ощущаем холода. Однако утром, перед восходом солнца, «ранние пташки» вылезают из палаток, основательно продрогшие за ночь. С удивлением обнаруживают, что вода – в чайнике, чашках, канистрах – покрылась коркой льда. Вещи, оставленные для просушки, заиндевели. На термометре -5°. Ничего себе начало августа! Короткое же здесь лето! М-да, путешествие действительно обещает экстремальные впечатления.

Но с первыми лучами солнца прогревается воздух, теплеет на душе. Оттаивают одежды и тела, испаряются грустные мысли. Пока мы складываем палатки, кое-какие из вещей даже успевают подсохнуть.

Сворачиваем лагерь и... знакомимся с нижеудинскими ребятами, приехавшими сюда порыбачить. Они услышали о трофи-путешествии и завернули в нашу сторону. Правда, посчитали, что за прошедшее от старта время мы, должно быть, уехали намного дальше. Они с интересом рассматривают наши (на их взгляд, «хлюпенькие» для окрестных мест) машины, мы – их **УРАЛ**. Шедевр народного автомобильного тюнинг-творчества – «офф роад супер пупер». Лифтован а-ля Эйфелева башня. Пятисантиметровые проставки под кабину. Проставки под усиленные рессоры. Снизу уязвимые места прикрыты стальными листами. Дуга – кенгурин. Шноркель – воздухозаборник. Чтобы попасть в кабину, нужно взбираться по лестнице. Кунг утепленный, внутри – топчан. Есть и печурка-«буржуйка».

Загордившись, нижеудинские экстремалы показывают нам, как надо ездить по «ихним» рекам. Взревев двигателем и выпустив клубы дыма, автомонстр влетел в Малую Бирюсу; столб воды – выше крыши. Как торпедный катер, рассекая водную гладь, пошел по руслу. Открыв от восхищения рты, наблюдаем за ходом монстра по таежной реке. Да, с такой техникой мы уже сегодня вечером прибыли бы на финиш III этапа! Но... у нас свой интерес. Свои тоже не слабые, только мелковатые (по сравнению с местным монстром) «внедорожники». Под впечатлением от увиденного не отказываемся от предложенной на брудершафт самогонки. За знакомство! Экипаж монстра, видимо, встречу с нами начал отмечать заранее, так как после брудершафта продолжать движение оказался уже не в силах. Остается на берегу.

Едем дальше без местного сопровождения, размышляем. Автошедевр, который нас поразил, – конечно, техника серьезная. Однако ни одна, даже настолько подго-товленная, машина ни разу не добиралась до поселка, куда стремимся мы. Надо понимать, что не всегда все решает техника – даже самая мощная. Нашему тезису нашлось подтверждение. Но о нем – позже.

Идем против течения по руслу Малой Бирюсы. Счи-таем броды: 5, 10, 15, 20... Сбиваемся со счета. Дно в ос-новном отличное – ровный мелкий речной камень, хотя встречаются и валуны. Стараемся держаться перекатов. Там, где помельче, видны крупные камни; успеваем их обрулить. Река вьется змейкой. Шутим: наша дорога практически прямая, просто Бирюса сильно петляет. Чем выше поднимаемся, тем суровой характер реки – броды глубже, течение быстрее, камни крупнее. Штур-маны день напролет проводят в холодной воде, борясь с течением. Погода не на нашей стороне. Периодически принимается лить дождь. Сверху вода, снизу вода; ка-жется, что нет ей ни конца, ни края. Дает о себе знать накопившаяся за день усталость. С трудом переставляем «опутанные» течением ноги. Скользкие камни на дне – ненадежная опора. Теряя равновесие, то один, то другой невольно «принимает ванну». Сухих нет. Участки су-ши – как островки счастья. Проехать 100-200 метров – праздник, 500-1000 – просто рай!

Но... красивые здесь места! А то и дело выглядываю-щее солнце окрашивает все вокруг яркими, радостными, теплыми цветами.

Примерно за 30 бродами – деревня Бухарино, отде-ление Тофаларского КООП зверосовхоза. Деревня – сильно сказано. Заимка. Семь охотничьих домиков и один настоящий, жилой. Несколько амбаров-складов. Постоянных жителей – двое: начальник участка Борис Александрович Прижельник и его супруга Тамара. В ма-леньких домиках живут сезонные рабочие, приезжаю-щие из окрестных поселков. По-видимому, в Бухарино есть «аэропорт». Хотя явных следов авиации не видно, причастность к ней выдает высокий шест с полосатым «чулком», торчащий среди высокой травы на краю, судя по всему, взлетного поля.

От Бухарино идут «дороги» на тофаларские поселки Алыгджер и Нерха. Кстати, сюда приходят на работу жи-тели из Нерхи – всего-то два дня пути на лошадях или оленях.

После короткого общения двигаемся дальше. Да, пре-одоленные броды – цветочки по сравнению с оставши-мися. Предстоит пройти несколько участков не поперек, а вдоль реки. Огромные валуны. Вечернее солнце бьет прямо в глаза. Свет, отражаясь от зеркальной глади ре-ки, слепит. Ничего не видно, даже указывающих дорогу штурманов. Подмокло сцепление на *Pajero*, и он встал. Прямо в воде. Зажатые между камнями, становятся ма-шины, идущие вслед за *Pajero*. Ни туда, ни сюда. •

(продолжение следует)

СПОНСОРЫ ЭКСПЕДИЦИИ

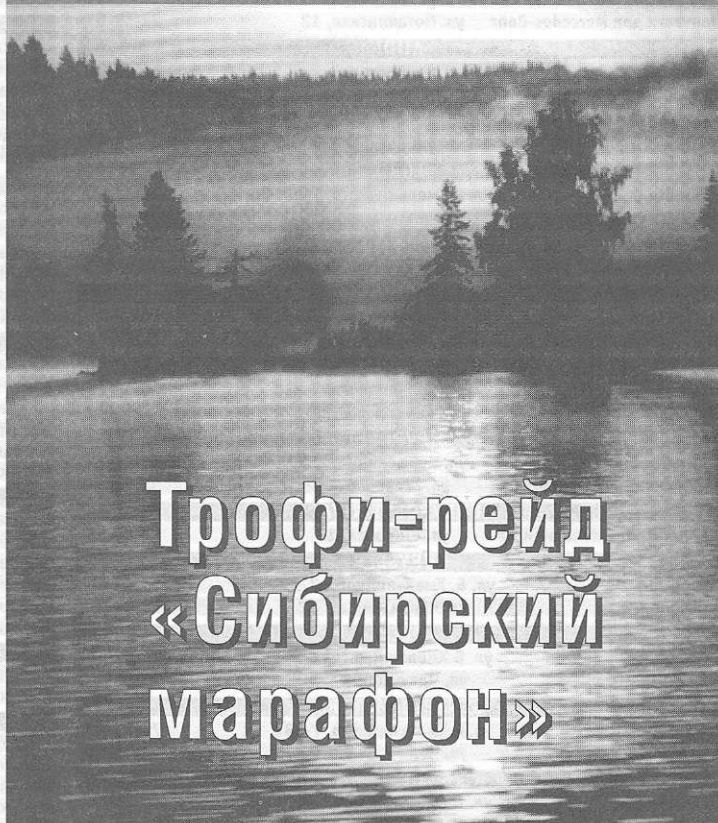
Автомобильные масла «NESTE»-АВТОРЕЙД
Производственная фирма «СТРОП»
Компания «ФОТОЛЭНД»
Дизайн-мастерская «АРБАТ-ДИЗАЙН»
Выставочное общество «СИБИРСКАЯ ЯРМАРКА»
ЧП «САРЫЧЕВ»-«АНТЕХ»
ООО «РЕЛЬЕФ-ПЛЮС»

Информационная поддержка
«АВТОРАДИО-НОВОСИБИРСК»
«РАДИО-ШАНСОН»
«РАДИО НОВОСИБИРСК»

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ИНФОРМАЦИОННЫЙ СПОНСОР
АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ «ТУРБО»

КЛУБНАЯ ЛЕТОПИСЬ

Урал. 2000



**Трофи-рейд
«Сибирский
марафон»**

Спонсоры:

- «Сибирский Бальзам»
- НПП «Логос»
- «Castrol» в Новосибирске
- РМ «Арго»
- «ФотоЛенд»
- ВО «Сибирская ярмарка»
- ЗАО «Кристофер-сервис»
- «Allegro-food»
- «Автокон-инвест»
- Центр «Пирант»
- Фирма «Элект»
- «ТехКомплектСервис»
- Юридическая фирма «Первый проект»
- «Русское радио» в Новосибирске
- Генеральный информационный спонсор
- Автомобильный журнал «ТУРБО»

Экипажи:

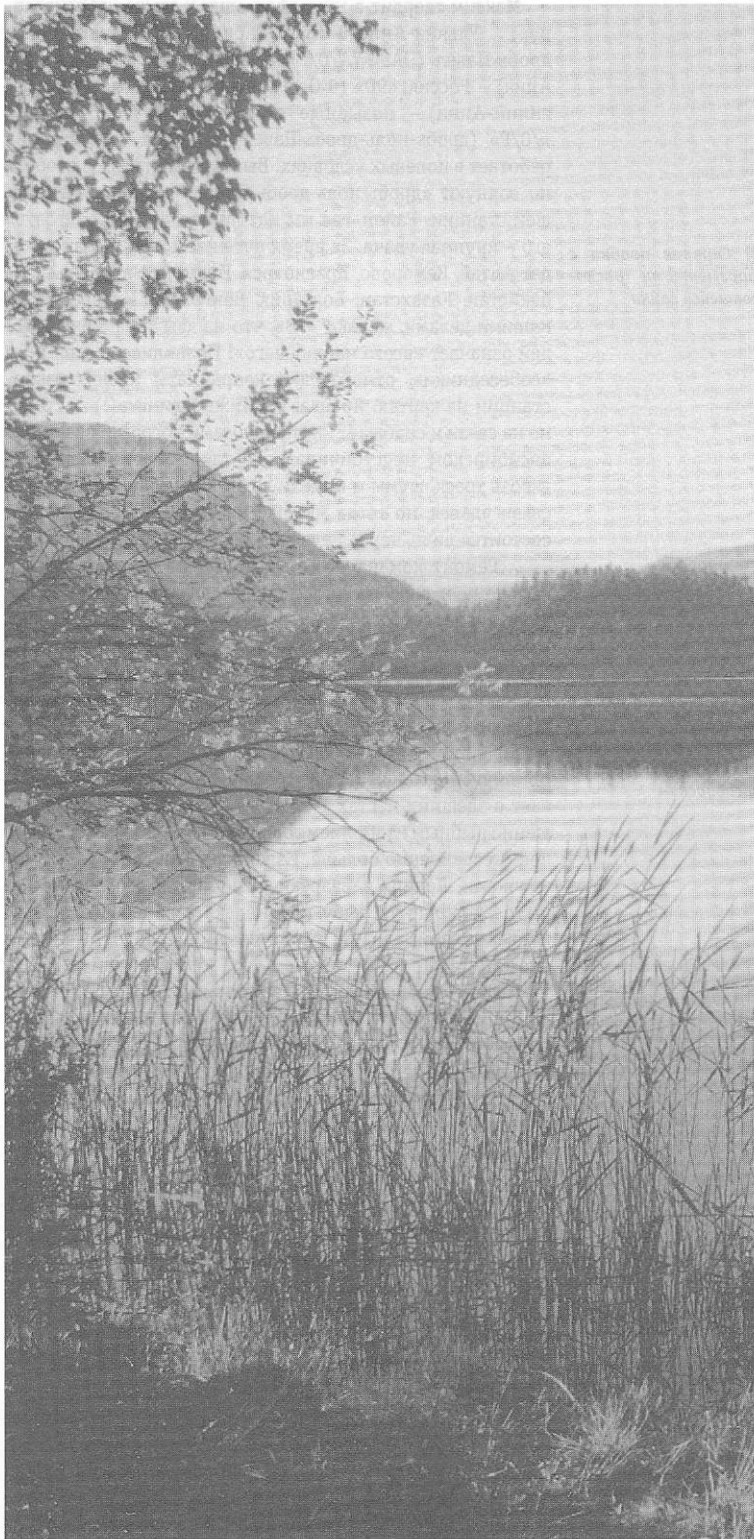
- Куликовы Игорь, Валентина, Вячеслав;
- Сиваракша Вадим, Репин Вячеслав;
- Бабин Павел, Мамонтова Мария;
- Сухарев Александр, Нагорнов Андрей, Меркер Андрей;
- Гриднев Сергей, Горюнов Александр, Мирошников Павел.

В путешествии 2000 года команда «Сибирского марафона» совместно с уральскими любителями бездорожья прошла сложный, но ин-тересный маршрут по территории Среднего Урала. Устроители трофи-рейда подготовили для своих гостей непролазные участки лесовозных дорог, большое количество бродов и грязевых ванн. Сложности путе-шественникам добавляли дожди, лившие практически каждый день, но это только укрепляло веру в победу и усиливало единый командный дух. У всех участников, несмотря на тяжелые условия путешествия, ос-тались самые приятные и теплые впечатления от красот уральской природы и от посещения уникальных памятников Уральских гор (запо-ведник «Оленьи ручьи», скалы «Старик Камень» и «Марков камень»), а также от общения с местными жителями.

Легенды Тофаларии

Путешествие за сто бродов

Павел Мирошников, фото автора (пленка от «Фотолэнд»)



На мшистых болотах Саянских хребтов
Останутся наши следы...

Преодолевая Малую Бирюсу на двух участках, пускаем вперед самых шустрых. Остальные идут следом. Когда до заветного берега остается метров 200 – рукой подать, 3 машины останавливаются.

Длинный **Bighorn** (Алексея Федюнина) уперся в валуны, его поджимает вторая машина (длиннобазный **Pajero** Сергея Колмогорова), а ту – **Pajero** Томичей (Галузина и Глумова). Чтобы обогнуть преграду, **Bighorn** у нужно сдать «задним ходом». Как назло, «глохнет» мотор замыкающего **Pajero**; все в ловушке. Место глубокое, течение сильное. Назад не сдвинуться: камни. Пошляем SOS тем, кто уже отдыхает на другом берегу.

Дважды просить не надо – на помощь летят **Cruiser** Олега Булгакова и **Surf** Джеки (Евгения Митрофанова). Обходят камни по стремнине и сдергивают замыкающего назад. Машины выбираются из ловушки. На свободе водители маневрируют; машины обходят валуны, преодолевают затяжной перекат и выбираются на прибрежный бульжник. Весь день в воде – круто даже для опытных путешественников. Миновали 4 десятка бродов и два прохода по реке – 300 и 700 м (итого километр). Как награда – цветочная поляна, где мы разбиваем лагерь. Чудесное место – высокое, ровное, сухое. Отрадно ощущать под ногами твердую землю.

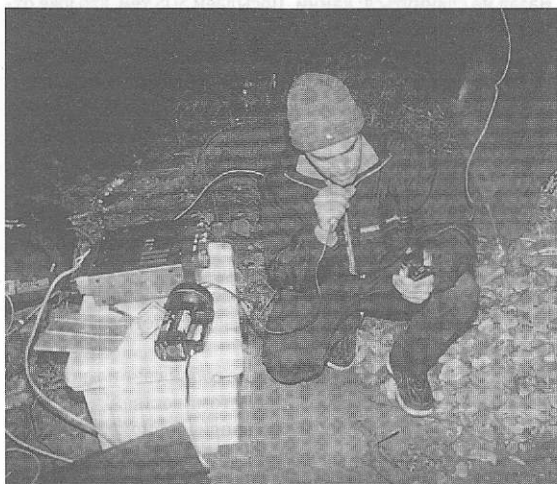
Севшее за горы солнце уносит с собой свет и тепло. Навученные непредсказуемым климатом, достаем «спальники», которыми нас заботливо снабдила фирма «Рельеф». Сотрудники фирмы, в прошлом активные путешественники, подготовили к нашему трофи-приключению специальную спальную мешков. Так мы стали испытателями «спальников» новой серии в реальных условиях. Теплых вещей у нас с запасом: когда возвращаться, еще неизвестно, а зима в горах ранняя. Той ночью (как и после) мы крепко спали, не боясь морозов. Тепло и уютно. Последняя мысль в уходящем сознании: «С утра провести профилактику, проверить масло...».

Утром ТО выявляет слабые места машин. У Дяди Саши (**Toyota Surf**; Александр Сухарев, Андрей Нагорнов) погнута защита «раздатки», Гаврилов на **Cruiser'e** порвал пыльник переднего правого, у **Pajero** Сергея Колмогорова и Максима Пугачева в передний мост попала вода. Беды поправимы – кувалдой, заменой поврежденного на новое и свежее. Серьезная поломка у Командора (Куликовы Игорь и Валентина): проверка масла в коробке показала, что гайка сливного отверстия расколота! Пока гайка была затянута сливной пробкой, она еще держалась, но стоило убрать пробку, – рассыпалась на части. Мнений два: склеить гайку (а ну как она развалится и ее частицы попадут в коробку?) или варить (но для сварки силумина нужно спецоборудование).

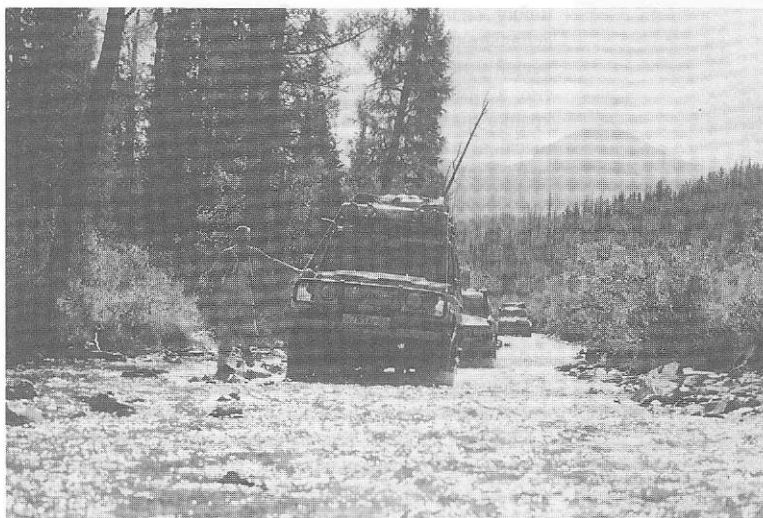
Пробуем сварочный карандаш. Как заверяет инструкция, он берет любой металл. Но два кусочка, сваренные для пробы, разваливаются, как только состав остывает. Решаем отточить по диаметру отверстия 6-гранный пруток со внутренней резьбой (найден в наших запасах) и вклеить его эпоксидкой. Высокой температуры и давления в коробке нет; должно держать. В помощь Командору остается Леша Федюнин. Он выполняет расчеты, собирает «болгарку», дрель, наждак (как здорово иметь под рукой надежный и качественный инструмент!). Ничего, что он работает от



◀ Сливная пробка с фрагментами расколовшейся гайки



◀ Радист трофи-экспедиции Максим Пугачев держит связь с Новосибирском



▲ Ручей Хиллок. Машины Сибирского маршала на фоне горы Крейсер

220В, у нас с собой несколько преобразователей напряжения с 12В на 220В (спасибо нашему спонсору «Сарычев»-АНТЕХ!). Визг «болгарки», искры во все стороны...

А кудесник радиоэфира Максим Пугачев налаживает связь с Большой землей. наших сообщений ждут в Новосибирске (как оказывается, не только). У Максима 12-летний стаж, разряд по радиоспорту. Прежде в поездках мы обходились без дальней связи, а теперь надеемся передавать в Новосибирск «горячие новости» с маршрута. У Максима – свой интерес. У радиолюбителей своя категория «крутости» – работа в труднодоступном, по их терминологии

«редком» районе, где до того еще никто не выходил в эфир. Принять такой сигнал на Большой земле, считается за честь; круто! Радист же, посылающий сигнал, круче вдвойне!

Распутав десятки метров проводов, воздвигнув антенну (11-метровая телескопическая конструкция) и закрепив ее растяжками, Максим приступает к работе. Связь слабая: шипение, треск, шумы – помехи из-за вспышек на Солнце. Ничего не разобрать, но у Максима слух тренированный. Один, другой, третий радиолюбитель выходит на связь и узнает про нашу трофи-экспедицию.

Максим твердит в микрофон одну и ту же «абракадабру»: Ульяна-Анна-9-Ольга-Василий-Анна-дробь-ноль-дробь-Павел (UA90WA/0/P). Оказывается, «UA» (Ульяна-Анна) – Россия, «90» (9 Ольга) – новосибирцы, «WA» (Василий-Анна) – позывные станции в Новосибирске, а «/0/P» (дробь-ноль-дробь-Павел) означает, что станция работает в полевых условиях. Выходящих на связь особенно волнуют «дробь-ноль-дробь-Павел» и координаты нашей станции. Район, где мы находимся, редкий, и «взять» его – крупная удача. За время путешествия на связь выходят Алтай, Кемерово, Красноярск, Иркутск. Зарубежье: Узбекистан, Казахстан, Болгария, Венгрия... Интересуются нашими делами, желают «73», что на языке радиолюбителей означает «всего наилучшего!» Появились постоянные «собеседники», отмечающие координаты нашей радиостанции на картах. Ярослав из Нижнеудинска(!) постоянно на связи и снабжает нас прогнозами погоды. Связь с Новосибирском неустойчивая, но так приятно услышать сквозь треск, шумы и помехи голос Большой земли! Сеанс связи удался, но тогда мы еще не знаем, что следующий состоится лишь через неделю.

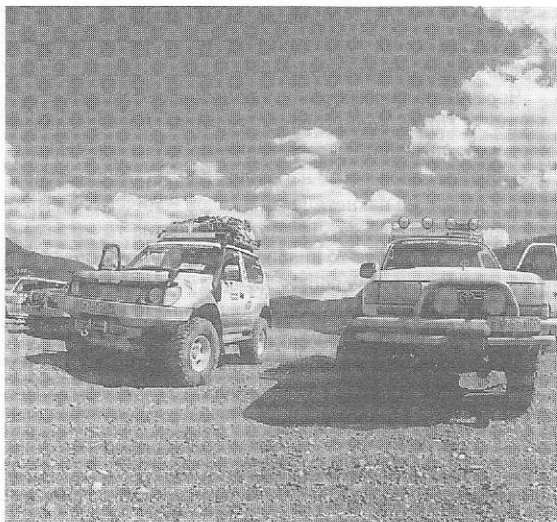
...Ремонт командорского автомобиля закончен. Гайка выточена и вклеена эпоксидкой в нужное место. Когда клей подсыхает, заливаем в коробку масло; вроде не бежит. Ждем еще. Сухо! Если и утром не потечет, то поедем. Теперь в обязанности штурмана входит еще и контроль состояния «пломбы». Надеемся, что возвращаться к «сливной» теме уже не придется.

Вечерний отдых у костра. Вернувшийся с рыбалки с приличным уловом (хариус) проводник Пальч рассказывает о здешних местах, о Бирюсе. В ответ на наше восхищение рыбным изобилием говорит, что раньше рыбы водилось несравненно больше. Извели ее китайскими электроудочками. Ловили варварски, бездумно. В итоге загубили не только крупную рыбу, но и малька. В конце концов браконьеров поймали, да было поздно. Теперь рыба уже «не та».

Интересуемся, как здесь ездят зимой, как добираются по Бирюсе в Гутару. Говорит, что даже для тяжелых машин путешествие по зимнику – из разряда экстремальных. Река встает под лед поздно, примерно в конце декабря. Незамерзающие ручьи образуют огромные, в несколько метров, наледи. Множество перевалов, одолеть которые даже «посухо» – непростая задача. Места малоснежные: наст выдувается сильными ветрами, гуляющими по долине; скользко. В рейс водители уходят как на подвиг. На перевалах дежурят бульдозеры, которые расчищают дорогу после обильного снегопада и вытягивают машины. В поселки все необходимое (стройматериалы, горючее, продукты) нужно завезти в короткий срок. В конце марта вскрываются реки, и проехать уже невозможно...

Утром штурман командорской машины сообщает, что под коробкой сухо; едем. Водная феерия продолжается, выходим на ручей Хиллок. Скорее, речушка, по которой нам предстоит преодолеть 10 км. Штурманы идут рядом с машинами в ледяной воде, убирая камни. Несколько раз выбираемся на берег, несмотря на ворчание проводника; хоть немного проскочить по земле. «Вода, вода! Кругом вода...», дорога прямо-таки струится под колесами. Десять километров одолеваем за 3 часа.

Крутой поворот вправо и – подъем на очередной перевал: 1500 метров. Оттуда уже виден Гутарский хребет. По-



◀ Здесь когда-то шла добыча золота, сейчас это «лунный пейзаж»



▲ Обанкротившийся прииск Меричун: денег нет, хозяин сбежал, дорогая техника брошена на растерзание

селок Верхняя Гутара по ту сторону хребта, до него менее 100 км. Наша задача – добраться до горной гряды, перед ней – финиш II этапа. От перевала туда вроде недалеко – какие-то 50 км. Спускаемся. Теперь мы в акватории Большой Бируссы. Две Бируссы – Малая и Большая – текут практически параллельно, разделенные горным хребтом. Дорога зажата между двумя каменистыми крутыми склонами. Любуемся многотонными валунами, покрытыми темным лишайником. Ребристые серые громады, все примерно одного размера. Место сказочное: вдоль дороги стоят огромные сосны, поросшие мхом, свисающим с веток. Необычного красного цвета камни вдоль обочины.

При объезде лужи из-под колеса *Bighorn*'а предательски выворачивается камень, и машину стаскивает на обочину. Тут же огромная ветка упавшей сосны бьет по машине, оставляя на ее борту глубокую царапину и трещину на лобовом стекле. Экипаж рад, что стекло устояло. Скоро царапины и удары по машинам перестанут нас травмировать; к технике следует относиться просто как к технике.

Дорога из красного камня выводит нас к очередному броду – на реке Меричун. Преодолев ее, попадаем на участок золотодобытчиков. На берегу несколько строений. Домики закрыты и опечатаны. Брошенная техника; насчитываем 15 бульдозеров. Сколоченные из досок навесы-временки – кузнечный и сварочный участки. Прииск закрыт. Начальник (хозяин) довел дело до разорения: «участок типа нерентабельный» (а на соседнем участке в год набирают около 200 кг золота – при плане в 150), зарплату рабочим не платил, погряб в долгах. После чего скрылся и находится в розыске. «Кинутых» старателей от души жаль. С другой стороны, бесхозные свалки в такой глуши – настоящий Клондайк для автопутешественников. Тут есть все: болтики, винтики, гаечки, проволоочки, пружинки...

Золото здесь добывают с незапамятных времен (несколько столетий назад). Наш гид читает нам лекцию

по технологии старателей прошлого и дней нынешних. На берегу из-под камней торчат остатки деревянного лотка-желоба – скорее всего из лиственницы. Технология добычи такая: в деревянные желоба загружалась золотосодержащая порода. На ближайшей горе устроен емкий резервуар для воды, который наполнялся из стекающего по склону ручья. После того, как лоток загружался, воду сбрасывали вниз по желобу, и она промывала породу. Процесс называется «мытьё золота селевым способом». Крупные отмытые камни аккуратно складывали рядом, рукотворные гряды сохранились до наших дней.

...Попадаем на участки современной добычи золота. Варварское, хищническое отношение к природе; золото губит не только души... Каменная пустышь, марсианский пейзаж. Пнегущее впечатление от реки Большая Бирусса: мутная, бурно-зеленая вода. Руслу у реки сейчас нет, вода совершенно не похожа на прозрачную и чистейшую воду той Бируссы, по которой мы совсем недавно ехали. А вообще-то здешние места красивы. Выступающие скальные породы – словно решетки огромного гребешка. Каменные пальцы, дыры пещер, скалистые расщелины, изогнутые ветрами деревья. Озираемся, раскрыв от восхищения рты. Но... стоит опустить взгляд долу, как возвращаешься к суровой действительности.

После нескольких «внеземных» километров оказываемся на действующем участке. Огромные бульдозеры сгребают в промывочную установку (называется «пром-прибор») подвозимую самосвалами золотосодержащую породу. Засыпанную в «пром-прибор» породу разбивают сильным напором воды из «водяной пушки». Подходим поближе; «водяной пушкой» – гидромонитором – управляет один рабочий. Длинным рычагом он направляет в узкий короб огромного «лотка» мощную струю воды; от ее напора куски породы – огромные камни – отлетают на десятки метров! Золотосодержащий же песок скатывается в небольшие отверстия на дне лотка и, пройдя еще несколько очисток, оседает в особых емкостях. Процесс идет в закрытых и опечатанных контейнерах, его уже не видно.

Пытаемся разговорить «водометчика». Он отвечает с неохотой; работают здесь вахтовым методом, посменно. По 12 часов; день на тракторе, другой – на лотке, третий – за рулем грузовика. Тяжело, но есть возможность заработать. На «пром-приборе» проверяют «молодых», впервые приехавших на вахту. Задание простое: «перерубить» ломом свехру вниз струю воды, бьющую из монитора. Кто поумней и поспортивистей, успевает выпустить лом из рук. А кто излишне самоуверен и самонадеян, тот крепко держит лом в руках – и делает на ногах оборота три вокруг себя. После такой «проверки» руки неделю болят...

Еще километров 10. До действующего участка и после – километров 20, дорога нормальная. Преодолеваем брод Большой Бируссы и оказываемся на ручье Катышном. Финиш II этапа! Дальше дорог нет – только зимник. Поздравляем друг друга с очередной победой и... раскладываем походные карты. Ручей Грязнуха, впадающий в Катышный. Охотничья избушка. Мы стоим у подножия Гутарского хребта. Отсюда два пути: один – зимник, другой – тропа. Проводник советует двигаться по зимнику. На другой стороне хребта, на тропе – крутые склоны; человек пройдет, а вот машины – вряд ли. Решаем провести разведку – прокатиться по зимнику и оценить состояние «дороги». Заодно решим, какие машины останутся и – самое главное – где? Кому-то из нас сторожить их. Кому? Все стремятся вперед. Пройденные километры показали, что преодолеть удастся даже то, что кажется непреодолимым.

Следы машин обрываются метрах в 300 от охотничьей избушки. Дорогу несколько раз пересекает текущий зигзагами с горы ручей. После пологого склона – подъем покруче. Много поваленных деревьев, сдвинутых с дороги трактором. Крутые каменные участки. Поднимаемся на вершину перевала. Дальше идет спуск, но мы останавливаемся здесь, а поэтому до последнего момента не знаем, что нас ждет впереди. Возможно, оно и к лучшему.



▲ «ММС Паджеро» не устоять под натиском опытных авторемонтников (слева на право): И. Панков, М. Пугачев, И. Куликов, С. Колмогоров, А. Нагорнов

◀ Идет дождь. Колея наполнилась сбегаящими с вершины ручьями

Любуемся открывшимся видом. Вдали, через коридор окруженной чахлами лиственницами дороги, видна заснеженная вершина – пик Триангуляторов, высочайшая точка Тофаларии. Слышен шум текущей где-то внизу горной реки. Крики любопытных, но осторожных кедровок. Заросли сладкой голубики. Прикидываем, как поступать завтра. Стоит ли разведывать другой обход или принять на веру совет проводника и не соваться туда? На вершине, где мы находимся, грунт мягкий; набуксуемся здесь.

Вечером торжественный ужин по поводу завершения очередного этапа. У костра продолжается спор на тему «кто пойдет, а кто останется?». Остаться не хочет никто, даже томичи хотят заглянуть за «бугор». Решено, едем все по частично разведанной дороге. Ближайшая задача – перебраться через Гутарский хребет и дойти до реки Мурхой. Чтобы не терять времени, разведку второй тропы отменяем.

Утром у охотничьей избышки появляется «урал», доставивший группу туристов-водников из Нижнего Тагила. Тоже своего рода экстремалы – хотят добраться до реки Тогул. Им предстоит пройти пешком еще около 80 км – с огромными рюкзаками. Примерно 5 дней пути. Просят подбросить их (или хотя бы рюкзаки) до Мурхой.

– Да легко, – отвечаем, – только машины придется толкать.

– Нет, – говорят, – тогда мы лучше пешком.

Конечно, у них только по рюкзаку, а наши аппараты теперь предстоит тащить на себе.

Через пару километров – внеплановая остановка. Водник – *Pajero* Колмогорова. Водитель сбивчиво объясняет, что «паджерик» вроде горит, но что и где – не понять. Якобы салон вдруг наполнился дымом. Приноживаемся – дымом не пахнет. Лезем в салон – ничего подозрительного. Едем дальше. Через полкилометра то же самое; выясняем, что откуда-то пробивается пар. Лезем под капот и обнаруживаем в коробке-«автомате» розовую мутную эмульсию. Значит, туда попала вода. Дальше ехать нельзя, недолго и угробить «автомат». Листаем книжки, обследуем машину. Ясно, что «жидкость» надо менять на свежую. Спасибо спонсорам – новосибирской компании «Авто-рейд»; на все машины с «автоматами» они снабдили нас качественным и проверенным «дексроном» известной финской марки NESTE Oils – DEXRON IIG ATF-X. Жидкость меняется вытеснением, так что нужно ее много. Сливаем, сколько удастся, доливаем свежего «дексрона» и едем дальше. Важно устранить причину; но потеряв битых 2 часа, причину мы так и не установили. Решаем ехать дальше на свой страх и риск. Радует, что машины идут нормально даже там, где ожидалась трудность. Однако судьба подготовила нам «трудности сверху». Дождь застает нас на последнем, самом крутом участке подъема. Дорога превращается в грязевой каток. Машины стоят на месте, шлифуют почву колесами. Колея наполняется водой. «Сильным» (две *Toyota 80*, два *Surfa, Prado*) удается прорваться.

«Сильные» и «слабые» – деление условное. Но к «слабым» (по итогам путешествия – слабо подготовленным) относятся оба *Mitsubishi, Toyota* Лешего (Виктора Селиванова) и косвенно *Isuzu Bighorn* с *УАЗ*ом. Пять на пять. *УАЗ* «не согласен» с таким раскладом, и после того, как Сиваракша надевает на колеса цепи, уверенно карабкается вверх, оставляя нас в клубках дыма. Небезуспешно выступает Леша Федюнин со своим *Bighorn*’ом. Сначала он ходит, приглядывается, отмечает каждый камешек и выступ. Потом садится за руль и, к общему удивлению и восхищению, самостоятельно выбирается на горку вслед за *УАЗ*ом. Остальных с помощью лебедки затягивают Джеки и Гаврилов.

Вершину проходим – вопреки вчерашним разведанным – без «напряга». Испытания начинаются на неисследованной стороне перевала. «Дорога» с виду нормальная и вроде проходима. Но Куликов, преодолев метров 5, садится – да не просто, а очень основательно. Вытягиваем его обратно на бугор и внимательно изучаем место «посадки». Ни фиги себе!

Болото. Почва под ногами качается, словно идешь по огромному надувному матрасу. Решаем преодолевать 30-метровый участок слету – с вершины. Главное – идти по нетронутой почве, благо ширина позволяет. Разогнавшись, пролетаем по болоту, разбрасывая комья грязи. После первых машин спуск уже не узнать. Где-то крутится мысль, что нам еще возвращаться той же дорогой, а мы ее сейчас так... Чудеса акробатики показывает Леший: разогнавшись на прямой, он взлетает на склон, проскакивает несколько метров и передним правым колесом попадает в колею. «*Toyota*» клюет носом, упираясь в землю. Машина буквально повисает на бампере, 3 колеса в отрыве от земли. На мгновение она застывает в таком положении (у нас перехватывает дыхание) и... опускается на все 4 лапы. Всеобщий вздох облегчения. Повторять трюк не рискуем; отдаем предпочтение буксиру и стягиваем Лешего на твердую почву.

Первые метры склона – просто цветочки по сравнению с тем, что ожидало нас впереди. Зимник. «Дорога», пробитая трактором, – сорванная моховина и оголенный торфяник, который держит вес лишь за счет переплетенных корней травы. Корни крепкие, но стоит порвать их – и колеса уходят в топкий, вязкий грунт, из которого самому уже не выбраться. Участок около 2 километров. Тя-



◀ Штурм перевала. Семь километров такой дороги!

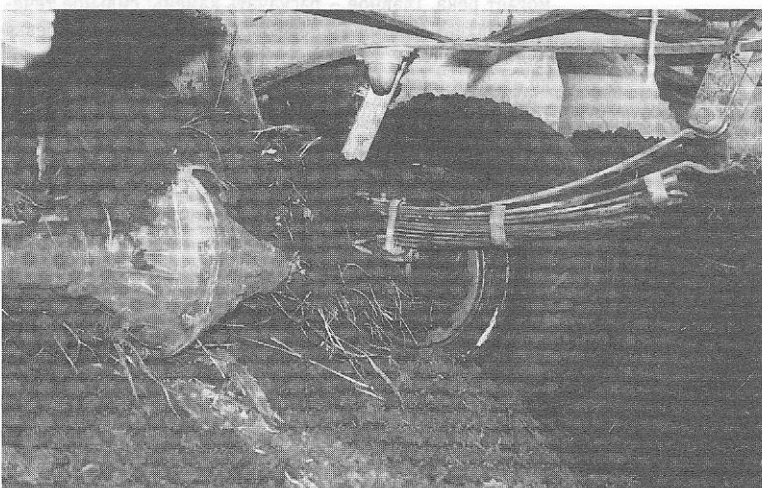
По этим дорогам еще никогда не ездили такие машины ▼



◀ Преодолевая моховые болота, помогаем друг другу, используя лебедки, блоки и редкие крепкие деревья



Вытягивая машину, приходится еще тянуть «целую гору» мха и...



нем машины на себе. Помогаем лебедками, веревками, хай-джеками, мостками. Сражение за каждый метр. Выдергиваем, тянем, подкладываем...

Ночь застает нас на болоте. Ночевка прямо здесь. Десятикилометровый участок от начала «дороги» до реки Мурхой оказался крепким орешком. За день мы прошли каких-то 6 километров, причем первая половина пути далась относительно легко.

Забавно, но у нас вышла питьевая вода. Хотя мы буквально «шли» по воде, не видя необходимости возить ее с собой. В болоте искать воду бессмысленно. Собираем у кого что есть, завариваем чай и засыпаем под аккомпанемент дождя.

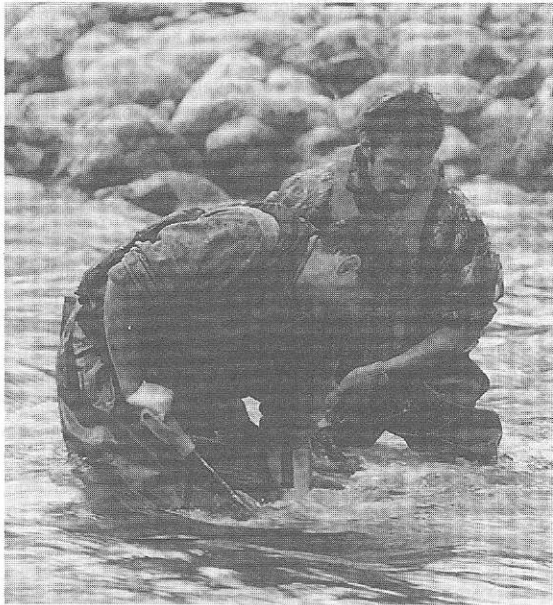
Подводя итоги дня, понимаем: начинается самое трудное. Красивый финиш II этапа – да. Но если идти темпами как сегодня, то 40 км до цели (поселок Верхняя Гутара) отнимут 10 дней. Примерно столько же займет обратная дорога. А если путешествие затянется? Тогда – «и в бочке дегтя есть ложка меда» – возвращаться придется по холодку, а раз торфяники подмерзнут, то машины пройдут по ним... легко! Почему-то такой вариант нас не устраивает.

«И было утро, и была битва...». Назавтра меняем тактику. Что если ехать не по дороге, а – напрямую по моховине? Первым проверяет «качество» моховины Дядя Саша на *Surfe*. Попытка удалась, следом перебираются остальные. Толстый слой мха, как ни странно, держит машины. По «дороге» упорно «скребется» Командор, таща за собой 5-дверный *Pajero*. Видя, что у других дела пошли, тоже выбирается на мох. Штурманы суетятся вокруг машин, цепляя и перецепляя веревки, разматывая и сматывая лебедки. Ноги вязнут в мягком мху; все равно, что бегать по перине. А побегать с веревками приходится изрядно. Задача штурманов – вовремя перехватить веревку или трос, чтобы набравшая ход машина не наехала на нее (на него); потом трудно доставать. Еще хуже, если трос или веревка наматывается на колесо.

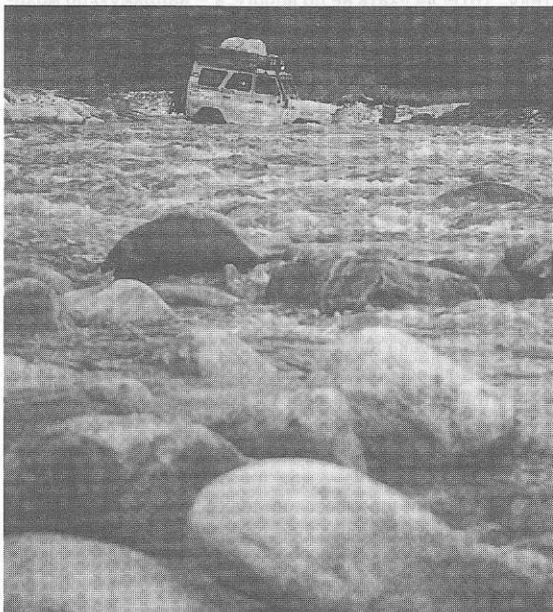
Набегавшись, падаем без сил, но немного отдохнув, снова принимаемся за работу. В ход идут пилы. Валим мешающие проезду деревья. Пилыщики рванулись было с энтузиазмом, но «косят» деревья у поверхности мха. Такая работа не нужна – мох прогибается под тяжестью машины, корни упираются ей в днище. Просим «лесовалов» спливать стволы как можно ниже, причем убирать только мешающие движению деревья. Небольшие используем как дополнительную опору, наезжая на них колесами. Деревца утопают в мох. А затем вновь поднимаются, как ни в чем не бывало (все равно жалко; справедливые упреки «зеленых» принимаем). Идем по неширокой полосе вдоль дороги. Местный лес гниет, бедолага; так что в принципе вреда от нас немного. За редкие крупные деревья цепляемся лебедками, применяя корозащитные стропы. Толстых и крепких мало; чтобы не вырвать дерево с корнем, придерживаем его, упираясь в ствол руками.

Неплохо себя показывают *Cruiser*'ы; казалось бы, тяжелые машины, но мощные движки, широкая резина (давление стравливаем до 0,8 атм) с приличным пятном контакта позволяют им легко идти даже по такому покрытию. Они не только проходят сами, но и тянут за собой других. Если дело совсем худо, разворачиваются и пускают в ход лебедки.

Упорно не хочет продвигаться своими силами *Toyota* Лешего. Причин несколько; главная, пожалуй, – в конструкции мостов. У ВНЕДОРОЖНИКА рессоры и стремянки расположены не над, а под мостом(?!), что понижает дорожный просвет и ограничивает проходимость. Когда автомобиль тянут лебедкой, он цепляет мох и тащит за собой огромные стога, а они – лишнее сопротивление и вес. Другой минус – подбор передаточных чисел (как у коробки гоночного автомобиля): с места «toyota» трогается с пробуксовкой. А здесь нужен аккуратный «натяг»; не помогают даже цепи. Третий фактор – сам води-



◀ Штурманам приходится работать в холодной, бурной реке



◀ Брод реки Мурхой – сильное течение и большие камни



◀ Образовал цепочку, передаем камни с берега, чтобы завалить валуны на дне реки

тель, выходящий из себя из-за первых двух. Каково управлять машиной, которая отказывается ехать?!

Участь «посиделок» постигает почти все машины, но кто-то справляется самостоятельно, а кого-то приходится тянуть. Своим путем идет Федюнин. Тщательно выбирает траекторию, отыскивает естественные опоры – к примеру, участки, поросшие белым мхом-ягелем. Мощный 3-литровый двигатель и коробка-«автомат», не дающая колесам срываться в пробуксовку, позволяют исполнить задуманное. Присев, Федюнин поднимает машину хай-джеком, подкладывает под колеса мостки; большую часть пути он проходит самостоятельно. На преодоление каких-то 2 километров уходят часы. Когда мы выезжаем к реке, нашему восторгу нет предела. Мы уже рядом с Гутарой, поселок совсем близко. Теперь около 20 км вдоль Мурхоя, а до населенного пункта примерно 40.

Намучившись за день, мы, тем не менее, полны решимости переправиться на тот берег. Мерим дно. Тут река поуже, чем на Бирюсе, но глубже – и течение сильнее. Готовим тропу, убираем крупные камни. Неподъемные обкладываем мелкими, передавая их по цепочке. Минут 40 работы – и первая машина уходит на ту сторону. За ней еще 7. На берегу остаются два томских экипажа, дальше они не пойдут. Свои замыслы они воплотили в жизнь (и даже с верхом), – с выходом на III этап. Ждать нас обратно нет смысла; неизвестно, сколько времени уйдет. Машины в такое время года здесь еще не ходили, нам предстоит впервые.

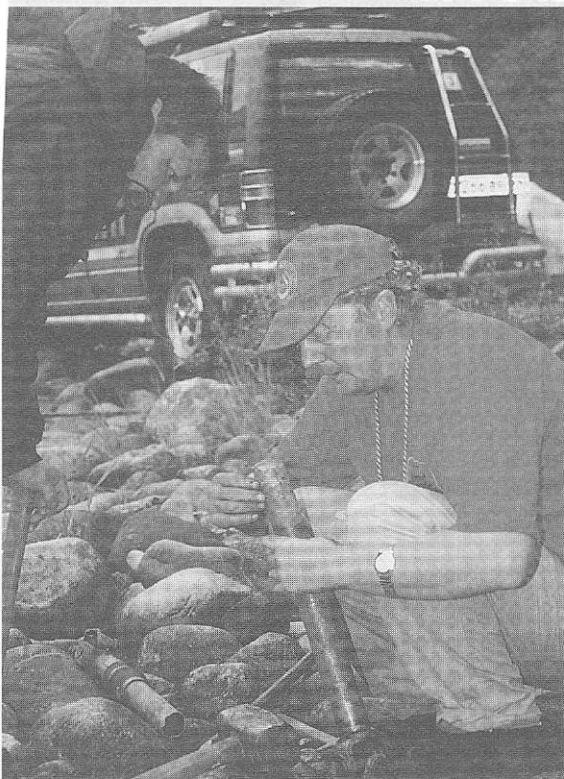
Ночевка на берегу Мурхоя. Утром томичи отправляются в обратный путь. Благодарим их за все. Отдельное спасибо Гаврилову: его (и его лебедки) помощь немало значила и на Бирюсе, и в болоте. Долго еще слышим их переговоры по авторации. Дела у них идут неплохо: уже к обеду томичи передают, что достигли вершины перевала и уходят вниз. Связь обрывается, наши друзья вышли из зоны приема.

...Никак не определимся с тем, кому оставаться. Ехать хотят все; охота пуще неволи. Вперед!.. Начинается сильный ливень – и продолжается (с небольшими перерывами) до самой ночи.

Через 500 как бы «сухих» метров нас ждет очередной брод. Лезем в воду – готовить выезд. Трудно определить, где его устраивать. В конце концов приходим к консенсусу и ждем первую машину. Командор, добравшись до противоположного берега, лебедкой вытягивает «**круйзер**» на берег. С помощью лебедки двигаем огромные камни, мешающие проезду. Ломиком и лопатами подравниваем берег. Крепим выезд мелкими камнями. В добрый час!

Еще метров 700 посуху и – очередной брод. За ним еще несколько сот метров по берегу и – новая водная преграда. Много времени тратим на прокладку «коридоров». Стараемся, чтобы броды получались «травмобезопасными» для автомобилей. Ведь нам предстоит здесь же ехать обратно. Двигать массивные камни в воде нам помогает река. Главное – раскатать камень; сильное течение подхватывает его и перекачивает в сторону. Деревья пилим только те, что мешают проезду, – бережем природу, силы и пилы. Увы, приключения отражаются на бортах автомобилей, которые покрываются паутиной царапин и неровностями вмятин.

Вечером приключается вторая серьезная неприятность (после расколотой сливной пробки), теперь уже с автомобилем Сиваракиши. Под вечер на одном из бродов он на своем **UA3e** налетел на камень. Подсел крепко – ни вперед, ни назад; его дергает **Surf** Джеки. С первой попытки снять **UA3** с камня не получается. Рвануть посильнее? Замечаем, что-то отвалилось. Заглядываем под машину... Мамочка, кардан пополам! Вероятно, сев на камень, машина погнула вал, а когда ее сдернули, он и переломился. Экстренные водолазные работы: крепим обломки к раме и вытягиваем машину на берег. Становимся лагерем, но ремонт оставляем до утра, которое мудренее вечера.



▲ Из двух половинок кардана сделать один целый – не вопрос для Вадима Сиваракиши и Игоря Панкова

С восходом солнца разворачиваем СТО. Вадик – специалист по восстановлению УАЗов. И здесь он верен себе: правит места перелома. Из куска железа «болгаркой» вырезает 4 пластинки, а затем от аккумулятора приваривает их к кардану, скрепляя его половинки. Теперь остается поставить вал на место – и машина вновь готова к путешествию!!! Пользуясь паузой, устраним мелкие поломки на других машинах. Специфические «травмы»: разбитые «глушаки», погнутые защиты.

Раз, другой мимо плывут водные путешественники. Разглядывают нас с любопытством, но дикого удивления от встречи в такой глуши не проявляют; наслышаны. Но вот претензий в свой адрес мы ожидали меньше всего. Оказывается, мы своими машинами где-то якобы повредили дорогу, да так, что по ней не прошли даже УРАЛы!!! Где, когда? Вины за собой не чувствуем: явная напраслина. Как потом выяснилось, водители УРАЛов, что завозят группы туристов, узнали что «какие-то УАЗики» прошли через перевал к Мурхою. «А УРАЛы хуже что ли?», – и взяли с туристов отдельную плату за лишний перевал. А снувшись туда, крепко сели. Пришлось возвращать деньги, а вину валить на нас. Один из «уралов», оказывается, завяз так, что сам выбраться уже не мог. Водителю пришлось идти за помощью на прииск. Эта история только добавила нам заслуженной гордости. •

СПОНСОРЫ ЭКСПЕДИЦИИ

Автомобильные масла «NESTE»-АВТОРЕЙД
 Производственная фирма «СТРОП»
 Компания «ФОТОЛЭНД»
 Дизайн-мастерская «АРБАТ-ДИЗАЙН»
 Выставочное общество «СИБИРСКАЯ ЯРМАРКА»
 ЧП «САРЫЧЕВ»-«АНТЕХ»
 ООО «РЕЛЬЕФ-ПЛЮС»

Информационная поддержка

«АВТОРАДИО-НОВОСИБИРСК»
 «Радио-ШАНСОН»
 «РАДИО НОВОСИБИРСК»

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ИНФОРМАЦИОННЫЙ СПОНСОР
 АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ «ТУРБО»

КЛУБНАЯ ЛЕТОПИСЬ
Обь-Енисейский канал. 2001

СПОНСОРЫ:

- Генеральный спонсор ООО «СониКо-Н»: RAVENOL-TEBOIL
- НПП «Логос»
- РМ «Арго»
- «ФотоЛэнд»
- ВО «Сибирская ярмарка»
- ЗАО «Вестфалика»
- «СпецТехСвязь»

Генеральный информационный спонсор

- Автомобильный журнал «ТУРБО»

УЧАСТНИКИ:

- Селивановы Виктор, Анатолий, Людмила (1 этап); • Бондаренко Сергей (1 этап);
- Аксенов Игорь (1 этап); • Шишкин Игорь (1 этап); • Гриднев Петр (1 этап);
- Куликовы Игорь, Валентина, Вячеслав; • Сиваракша Вадим;
- Митрофанов Евгений; • Букатин Роман; • Новицкий Владимир;
- Сухарев Александр; • Нагорнов Андрей; • Гриднев Сергей;
- Мирошников Павел; • Бут Даниил.



ПЕРВОПРОХОЖДЕНИЕ

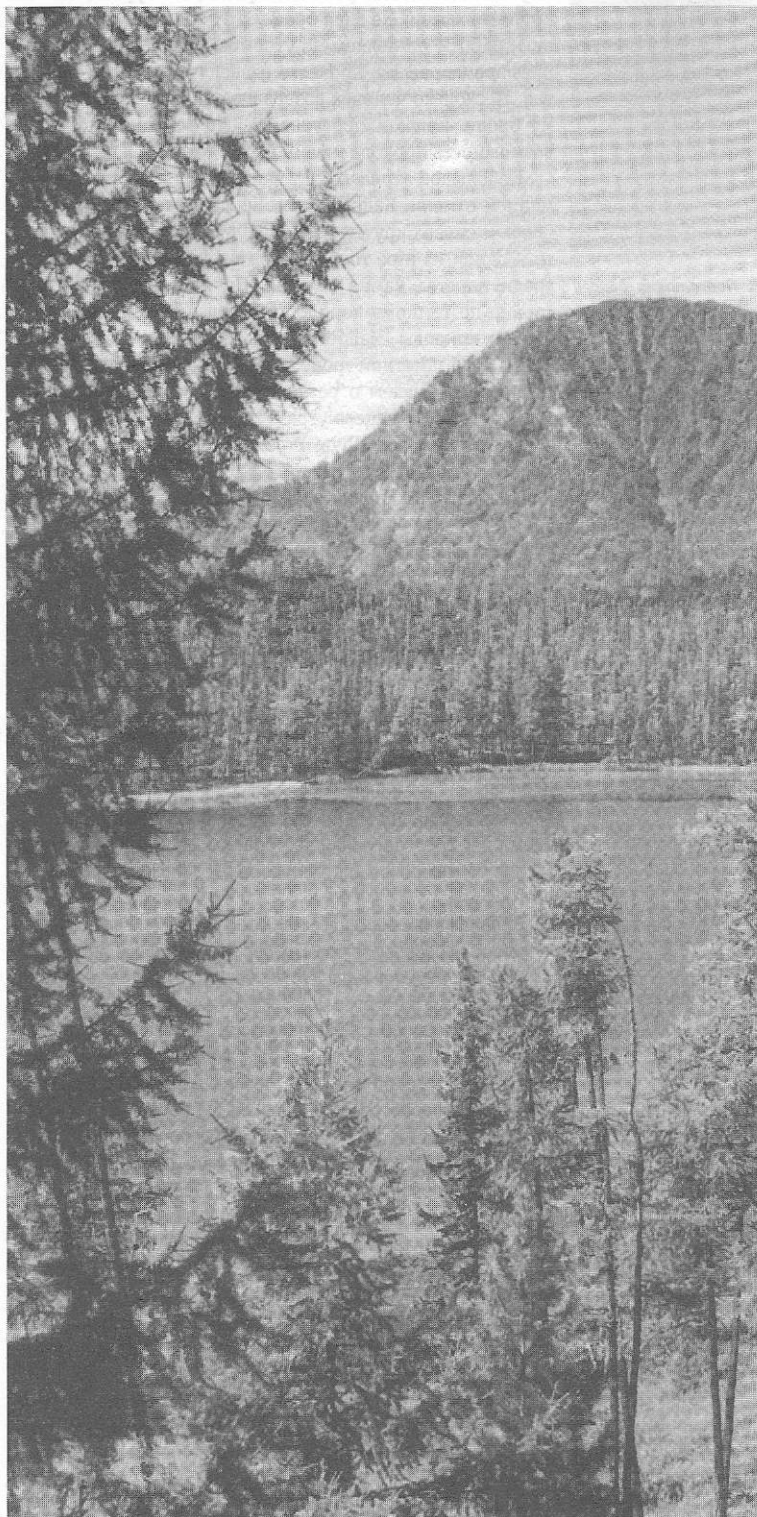
Термин «трофи-экспедиция» в полной мере отвечает целям и задачам клуба, когда помимо самого продвижения по труднодоступным дорогам подразумевается и сбор сведений о быте, культуре местных народов, исторических особенностях тех мест, через которые пролегает маршрут. В дальнейшем собранные материалы передаются научным сотрудникам музеев для изучения и пополнения фондов.

В рамках первой трофи-экспедиции новосибирские автопутешественники прошли на машинах вдоль заброшенного и забытого Обь-Енисейского водного пути, построенного в конце XIX века. Маршрут экспедиции совпадал с так называемым «Баронским трактом» - гатьей (деревянной дорогой), проходившей через болота. Из этих мест давным-давно ушли люди. За сто лет деревянное полотно дороги, лежащее в воде, полностью сгнило и заросло лесом. Участникам трофи-экспедиции пришлось пробираться к Енисею, чуть ли не восстанавливая дорогу заново. В этих местах никогда не ездили машины, так что машины новосибирцев были первыми. Чтобы преодолеть 100 километров суровой тайги, приходилось валить лес, строить мосты, терпеть комаров и гнус, экономить запасы продуктов. Наградой за испытание стали уважение местных жителей - староворов-кержаков (людей, понимающих, что такое сибирская тайга) и внутренняя гордость каждого члена команды, что вместе они смогли преодолеть нитруднейший маршрут. •

Легенды Тофаларии

Путешествие за сто бродов

Павел Мирошников, фото автора (пленка от «Фотолэнд»)



Выехав после обеда и преодолев еще несколько бродов, к вечеру попадаем в удивительно красивое место. Река, разделенная на три рукава, соединяется в один, мощное русло которого с могучим напором и шумом протискивается в узкий створ между скальными уступами. А там вода остужает свой «пыл» в широком и глубоком омуте. Поражают ее чистота и цвет. Вода насыщенного бирюзового оттенка прозрачна настолько, что в омуте глубиной около 10 м отчетливо видно дно!

На нашей стороне от уступов небольшая ровная сухая площадка; охотничья избушка. Идиллический пейзаж! Местность называют «Деревяшкина избушка» – по фамилии охотника, в чьих угодьях она поставлена. После нескольких ночевок на болотах и камнях здесь просто райский уголок. Решаем, что на обратном пути при любом раскладе делаем здесь остановку-дневку.

Кстати, сюда же ведет и «другая» тропа от ручья Катышный. Однако считаем, что выбор нами был сделан правильно: противоположный берег слишком крут для машин.

Утром идем на моховину, затем на броды – и так попеременно целый день. Внушительные прогоны по мху – 300-400 м. На всю катушку работают лебедки, вытягивая машины на твердый грунт. Разбиваемся на группы. Игорь Куликов на *Toyota Prado* берет шефство над *Pajero* и его экипажем. Два *Surf*а, самые подготовленные машины, уходят вперед. У Олега Булгакова и его *Cruiser*а оказывается «двое с половиной» подопечных. «Половина» – *Bighorn*; его водитель, Алексей Федюнин, на сложных участках по сантиметрам вымеряет траекторию, а потом с ювелирной точностью «наматывает метры на кардан». Штурманы стараются провондировать каждую из машин по «свежему» мху. Практика показала, что там, где прошла хотя бы одна машина, сесть проще. Проскочившие гиблое место и оказавшиеся на сухом (читай – на твердом) участке, буксиром или лебедкой затягивают следующих за ними.

На болоте давление в шинах стравливаем до предельно низкого. Выезжаем на камни и подкачиваем до нормы. Оказавшись на рыхлом грунте, снова понижаем. Так то качаем, то травим. Компрессоры, атрибут настоящего путешествия, всегда под рукой. «Под рукой» уже много чего: лопата, фал, шакл, топор, гидрокостюмы и т.д.

Мурхой. Характер реки становится суровой. Напитавшись от множества ручьев, она представляется серьезным противником. Ее козыри – быстрое течение и сильный напор. Две горные гряды сходятся и зажимают реку в каменные тиски. Камни-валуны, нет ровных перекастов. Нам теперь приходится идти по воде, выбирая участки под скалами, где помельче, да камни поменьше.

Преодолев за день от избушки ровно 9 км, выходим к «первому» броду, если считать от поселка. С нашей же стороны он «последний» – 14-й! Отсюда дорога пойдет рядом с рекой, уже не пересекая ее.

*Surf*ы, оторвавшиеся от основной группы и раньше других прибывшие к «первому» броду, рвутся в бой. Мы, отставшие на приличное расстояние, следим за происходящим по «радиоперехвату», прослушивая их разговоры.

**На мшистых болотах Саянских хребтов
Останутся наши следы...**



▲ Подготовка дороги через реку Мурхой на «Последнем броде». Глубокое место, сильное течение, холодная вода, большие камни



◀ «Конная тропа» – сотни лет по ней ходили и ездили на лошадях. Теперь пришли машины

Машины идут по траве



К сожалению, помочь ничем не можем. Первую машину они повели, не проверив дно на переправе. Брод не так-то прост; но им удается переправиться, изрядно «поколотив» первую машину. Второй машине тяжелее. Примерно на середине она крепко «встает». Штурману приходится лезть в ледяную воду и, борясь с сильным течением, цеплять ее, чтобы вытянуть на берег. Напрямик – по огромным камням.

Что стало с машиной – страшно смотреть. К счастью, она на ходу.

Основной состав прибывает, когда все уже кончено. Изучаем местность: река неширокая, но бурная, сплошь крупные камни. Не зная брода, лезть нельзя. Уже вечерет, и работы оставляем на утро. Сейчас же, чтобы не терять время, решаем провести разведку в поисках вариантов. Несколько человек возвращаются к предшествующему броду. Пешком прогуляемся вдоль реки и проверим возможность прохода машин вдоль другого берега.

Небольшой отряд уходит на разведку – по длинной каменной отмели. Кадры словно из голливудского фильма. Слева и справа крутые стены. Мурхой, извиваясь, жметяся то к одной из них, то к другой. Мы кажемся песчинками среди царства камня и воды. Начинается дождь, идем словно по темному коридору. Ощущаем величие и могущество природы. Машины здесь не пройдут. Без вариантов. По еле заметной тропе поднимаемся на крутой склон. В лагере сообщаем о результатах поисков: брод только здесь! Завтра с раннего утра – за работу.

Дождь льет всю ночь. Утром так неохота вылезать из палаток; сыро и холодно. А еще лезть в ледяную воду! Одеваемся потеплее, натягиваем непромокаемые одежды, гидрокостюмы – и вперед!

Выгоняем одну из машин на берег – поближе к воде. С ее помощью натянем страховочный фал. Ровная площадка, уступчик там, где в Мурхой впадает речка Саржинка. Перебрасываем на противоположный берег веревку: вот и страховочный фал. На первый взгляд – проще некуда, но все изрядно попотели. Сложно устоять на ногах в бурном течении. Поток то и дело подхватывает фал и тянет его за собой, грозя унести и строителей переправы. Достигнув берега, закрепляем там веревку и с помощью машины создаем натяг. Страховка для тех, кто работает в воде, готова.

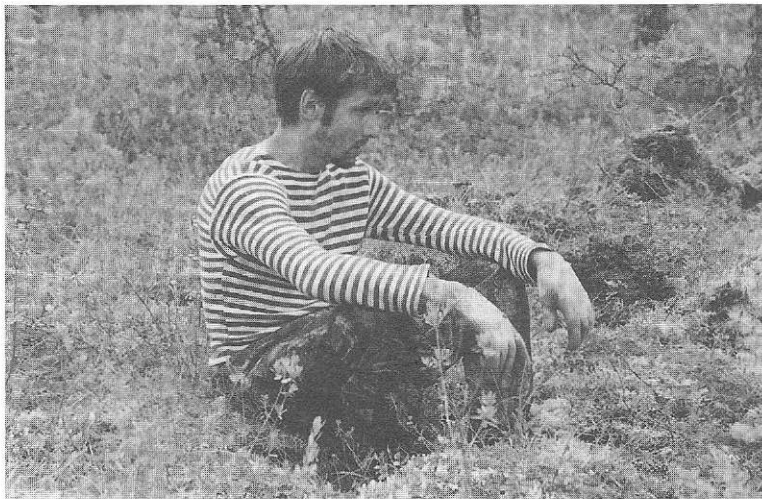
Внимательно изучаем место, где пойдут машины, отмечаем камни, которые нужно убрать. Просматриваем места въезда и выезда из реки. Только затем приступаем к зачистке.

Сильное течение, глубина. Ломы, лопаты. Расшатываем камни и откатываем их в сторону. Разводим на берегу жаркий костер; пока одни отогреваются, другие работают.

К нашему костру подъезжают несколько верховых. Разговорились; они верхгутарские, помогли группе туристов-водников забросить их тяжелый багаж к месту сплава. Шесть дней вне дома, сейчас возвращаются. Такая работа – предоставлять вьючных лошадей туристам. Кстати, дело престижное и неплохо оплачиваемое. Здесь, где другой работы мало (а точнее, совсем нет), среди хозяев лошадей серьезная конкуренция. Предложение превышает спрос. Так что 6 дней не срок. Лишь бы платили.

Интересуемся: как далеко от «первого брода» до поселка? Не знают(!?). Но на лошадях только до озер еще 2 часа пути, а оттуда до дома – минут 40. Расстояния здесь измеряют не километрами, а временем! Спрашиваем: а когда мы доберемся до деревни? Снеются: нескоро, а возможно, и никогда! Шутку оценили.

Прощавшись, верхгутарские уходят своей дорогой-тропой. Поднимаются на уступ и спускаются ниже по течению. Здесь и переправляются – метрах в 70 от нас. Как же мы не догадались там проверить!? Сбивала с толку скала, выступающая в воду. Осматриваем конный брод. Русло здесь пошире, а поэтому мельче – и течение «терпимей». Меньше крупных камней. Работы по очистке дна не так много. Сложность со скальным уступом. Обходить его придется по глубине. Есть, правда, плюс – попутное тече-



▲ От количества преодоленных преград просто опускались руки

◀ Разведка. За спиной автора статьи – деревня (поселок) Верхняя Гутара

Наибольшему облегчению подвергся УАЗ: с него сняли все лишнее, даже крышу ▼



ние. Надеемся, что оно поможет, – подтолкнет машины, если они вдруг «потеряют» дно. За уступом предстоит вывернуть на прибрежный «пятачок» и уже оттуда форсировать реку. Вроде просто, а как поведут себя машины в реальной обстановке?

Тщательнейшим образом прокладываем траекторию в воде. Готовим спуск из камней. Первой на тот берег пойдет **Toyota Prado** И.Куликова. Уж ей-то кажется, все ничем: «лифтованная», дорожный просвет 40 см – плюс

«грузовая» резина LT315 GeoLander 75/R16. Но и ее сносит течением; нужно теснее прижиматься к скале. Преодолеть саму реку уже не так сложно. Главное – начать. Идущие следом машины пониже, и вода заливает их по лобовые стекла. «Плюхнувшихся» сносит течением, как поплавки. Теперь штурманам нужно «ловить» их и направлять к берегу. Пока сцепление колес с грунтом не позволит машине двигаться самостоятельно.

Так с шуточками-прибауточками «первый-последний» брод взят. А как возвращаться, решим на обратном пути. Сейчас мы отруливаем от реки, но пойдем недалеко, в параллель. Впереди – болота.

Идем по мхам, с каждым десятком метров продвигаться все сложнее. Много сырых участков. Появляются высокие кочки, преодолевать которые уже довольно трудно, штурманам приходится побегать. Сматывать – разматывать тросы лебедок. Сплетать то и дело рвущиеся буксирные веревки. От «лохматых» безжалостно избавляемся. Еще при подготовке к путешествию, предполагая такой поворот событий, мы запасли немало веревок. Помощь нам оказала новосибирская фирма «СТРОП» – по-настоящему нужную и предусмотрительную. Удлиняя веревки, связываем их между собой. Скрепляем «шаклами», дополняем «блоками».

Склон и непроходимые болота прижимают нас к реке, где еще остается неширокий сухой участок, проходимый для машин. Но здесь плотный, густой лес; пропиливать бесполезно. В какой-то момент совсем близко обнаруживаем конную тропу и решаем двигаться прямо по ней.

Конная тропа. Сотни лет она служила людям – единственная «ниточка», соединяющая национальные поселки и позволяющая тофаларам общаться с внешним миром. По ней ездили верхом, ходили пешком, но даже и не представляли себе, что здесь пойдут машины! Тропа она и есть тропа. Петляет между деревьями, скачет по камням, спускается вниз по распадкам и вновь поднимается. За многие годы копытами коней в мягком грунте выбита канавка – кое-где почти по пояс. Мы пойдем там, где позволят условия. Принимаемся готовить проезд: убирать камни и поваленные деревья, пропиливать «коридоры». Нелегко, но проще и быстрее, чем барахтаться в болоте, отвоевывая каждый метр.

Ответственность опять на штурманах. Узкие проходы между деревьями, петляющая тропа. Взаимопонимание в двойках телепатическое – на расстоянии. Четкие команды-жесты. «Сантиметры имеют значение». Лавирование на высшем уровне. Несмотря на предельную осторожность, машины то и дело стягивает в сторону, на бортах остаются следы от контакта с деревьями – царапины и вмятины. Если пройти не удастся, выходим на болото, огибаем преграду и вновь возвращаемся в гущу леса.

На другой день движемся по тропе и останавливаемся уже примерно в 10 км от поселка. Дальше не пройти. Крутой спуск в лощину. Болото. Сложный перевал. Силы на исходе. Нужна перегруппировка. Времени в запасе почти не осталось. Два **Surfa**, вырвавшиеся на брод впереди, уходят за лощину. Туда же спускаются **Cruiser** Олега Булгакова и **УАЗ** Вадима Сиваракиши. Машины перекопали привычное русло ручья, и он разлился по всей дороге; очень скользко. Машины на критических углах наклона, готовые вот-вот лечь на бок, – скатились вниз. Часть осталась наверху, часть внизу – отдельно друг от друга.

Вечером собираемся на совет. Главный вопрос: как двигаться дальше? Времени не так много – экспедиция затягивается. Кое-кому из нас нужно вернуться в Новосибирск к сроку. Решаем назавтра устроить дневку и параллельно провести глубокую разведку дороги – до Верхней Гутары. А по ее результатам предпринимать дальнейшие действия.

Утром небольшая разведгруппа – 5 человек – выдвигается вперед. Ее задача – нанести на карту тяжелые участки. Главное – оценить качество дороги и время на ее преодоление. Координаты преград уточним по показаниям GPS. С ут-



▲ Штурм перевала «Писаный». Крутые подъемы и небольшие «ярусы-балкончики»

◀ По мосткам машины шли, как по асфальту; главное – аккуратно их уложить

Вперед, на Верхнюю Гутару!



ра на лужах блестят корочки льда, но день просто замечательный. Приятно прогуляться налегке – без машин.

Первая преграда: перевал «Писаный» – не самый высокий, но самый сложный, пожалуй, из всех. И название очень даже подходит: крутые подъемы с горизонтальными ярусами-площадками, где машины отдыхают после тяжелых участков. Полотно дороги: торфяник, размытая колея, глубокая трещина-промоина прямо посередине дороги. Довольно узко, но машины должны пройти. Подъем около километра.

У подножия перевала – крупный белый камень. При виде его наш проводник Геннадий Пальгч растрогался и вспомнил шоферскую байку: «Сложный перевал в любое время года. Зимой трактор (бульдозер) на буксире тянет груженные тягачи наверх. В тот год перевал завалило снегом, и заехать самостоятельно не удалось никому. Получилось так, что у подножия скопились машины, а тут трактор тянул груженный под завязку бензовоз. Вдруг машина сорвалась и, неуправляемая, пошла вниз. Людей и технику внизу спас тот самый камень: бензовоз налетел на него и перевернулся в сугроб. С тех пор на камне – огромная выбоина, а у очевидцев – седые волосы».

За перевалом идет короткий сухой участок и метров 800 топкого торфяника. Дальше спуск с промоиной вниз. Нужно перебросить мост. Еще один – легкий – подъем, и мы выходим на край вершины одного из горных хребтов, плотным кольцом окружающих живописнейшую Гутарскую долину. Стоим словно зачарованные. Похоже на палитру художника. В красочной пестроте такое разнообразие цветов и оттенков! Красные, бурые, желтые – мхи. Два ярких синих пятна – Большого и Малого Гутарских озер. Нежно-зеленые пятна лиственниц и темно-зеленые – сосен. Вдали виднеются темные горные кручи с белыми пятнами снега, разбавленными воздушной дымкой. Среди долины возвышается гора, густо поросшая лесом; очертаниями она похожа на «лежащего слона». По другую сторону «слона» находится поселок Верхняя Гутара. Рукой подать! С вершины все выглядит мелким и близким.

Отсюда дальше пойдут трое – Федюнин, Пугачев и Мирошников. Сиваракша и Геннадий Пальгч возвращаются в лагерь с предварительными результатами разведки. Трое уходят вниз. Дорога обычная, торфяник. По сторонам – хиленькие лиственницы, мох. Делимся на группы: Алексей пойдет по тропе, а я и Максим – по «дороге».

«Дорога» тянет на твердую «двойку». У Малого Гутарского озера – жирная «единица». Неширокий заиленный участок между озером и крутым склоном горы «Слон». «Зимник» уводит дорогу прямо в синие воды. Зимой машины идут по толстому льду напрямую. Нам же надо искать объезд. Проходим заболоченный участок и выходим на 300-метровый «четверочный» берег.

Здесь покос. Отдыхают люди, пьют чай. Совершенно безразличны к нашему появлению. Как позже выяснилось, они приняли нас за водников, которые водятся здесь сотнями. Отношение к нам резко меняется, когда они узнают, что мы «из тех, которые едут сюда на машинах». Приятно сознавать, что о нас слышаны! Местные удивляются, что не видят машин. Объясняем, что мы всего лишь разведка, а машины остались у перевала «Писаный». Расспрашивают о наших планах. К примеру, как мы намерены выбираться отсюда, после того как доберемся до поселка. Машины оставим здесь? Возчики, оказывается, уже разбираются между собой – кому доставлять нас обратно!

Они задаются вопросом: «Как вот так просто ехать сюда?». А вот нас, к примеру, удивляет, как они косят траву на таком крутом, градусов в 45, склоне? Тут стоять-то трудно, не то что работать. Мы друг для друга загадки. Угощают чаем. Рассказывают о своем житье. Расспрашивают нас о дороге. Время летит незаметно....

Прощаемся, пора идти. Нам советуют двигаться по длинной дороге – через какую-то «трубу». Мы же решаем разведать «короткую» дорогу, исходя из опыта, что местные частенько преувеличивают их сложности.



▲ Малое Гутарское озеро. Покос. Три сотни метров дороги на «четверку с плюсом...»

◀ На разборе лесного завала

Верхняя Гутара. Первые минуты в поселке. Председатель местной администрации (в пятнистой куртке) поздравляет нас с прибытием



За участком с покосом – завал. Мощные стволы лежат на протяжении 700 м! Что за сила их повалила? Здесь придется расчищать себе дорогу. Сколько времени займет работа? После завала позволяем себе немного отдохнуть. Участок вдоль Большого озера – «твердая пятерка!» Дальше – подъем и (вновь) сражение с верховым болотом.

Преодолеваем «хобот слона» и видим поселок! Еще несколько минут, и мы стоим у реки Гутара. На другом берегу, под крутыми склонами большой горы, деревянные дома – Верхняя Гутара. Дошли! В поселок решаем не заходить – лучше потом заехать. Любуемся со стороны островком цивилизации, пусть даже таким маленьким.

В лагерь возвращаемся, полные впечатлений и сведений. Идем по тропе – на удивление быстро. Если по дороге мы шли около 3 часов, то по тропе только полтора! В лагере ждут наших выкладок по маршруту. Но сначала нужно обработать собранную информацию, а уже после делать выводы.

Вечером на сходе представляем расчеты. Средний балл дороги – «двойка с плюсом». Неплохо: значит, дорога проходимая. Но займет 5-7 дней в один конец. Много, не все располагают таким запасом времени. Экипаж одного из Surf'ов решает возвращаться. Снимается с маршрута и второй Surf; вдвоем им проще выбираться. Жаль, конечно, но другие, несмотря ни на что, настроены идти до победного!

Исходя из полученных данных, меняем тактику. На том месте, где сейчас стоим, разобьем базовый лагерь. Вперед на Гутару пойдут лишь несколько машин, а именно 3. Обсуждаем каждую, ее «плюсы и минусы». Честь стать первопроходцами выпала экипажам И.Куликова на *Toyota Prado*, О.Булгакова на *Toyota Land Cruiser 80* и В.Сивараки на *УАЗе*. В «силовую поддержку» назначаем еще троих из экипажей оставленных машин. Всего 9. В лагере останутся трое: Селиванов, Рождественский и Пугачев. Задача Максима – организовать радиомост с «большой землей» и передавать туда последние новости с «передовой».

Облегчаем машины, оставляя все «ненужное» в лагере. К «ненужному» относим: запасные части, запасы, горючее (на обратную дорогу), личные вещи, продукты. Если кому-то что-то понадобится, он просто сходит и возьмет. Особое внимание *УАЗу*: снимаем даже жесткую крышу и стекла! Получается забавный «трофи-кабрио». Мы даже и не представляли, как он еще себя покажет!..

Утром уходим на штурм. Три машины вперед, 2 назад, 3 в лагере. Вот и «Писаный»; красавец производит впечатление на тех, кто его еще не видел. Решаем, как брать высоту. Изучаем подъем от яруса к ярусу. Неприятная промоина посередине дороги – водителю идущей на подъем машины ее не видно. Устанавливаем по границе промоины высокие вешки, по ее краям становятся люди. Если машина «буксанет», придется ей помочь – подтолкнуть. За 2 дня сухой, жаркой погоды склон подсох, так что липкой и скользкой грязи нет. Надеемся справиться с первого раза.

Первым идет *Prado*: 20-50-100 м. Ярус взят! Где-то машина вроде притормозила, колеса проскальзывают, но подоспевшие «боковые» подстраховали, подставив – в прямом смысле – плечи. Для идущего вторым *УАЗа* вообще никаких затруднений – ни на первом, ни на последующих ярусах – нет. Запрыгнул как «козлик!» Последним пошел *Cruiser*. Длинный, но облегченный. Его «мотыляет» из стороны в сторону – вот-вот слетит. Толкать такого трудно, но он отлично справляется с задачей, проходя подъем на грани фола.

Взят верхний ярус. Правда, на последних десятках метров пришлось уйти в сторону, углубиться в лес, что нас несколько не огорчает. Вчера в разведке мы считали, что на подъем уйдет день, а уложились часа в 3!

Дальше – участок с болотом. Здесь «уйти в сторону» не получается, надо напрямик. По горькому опыту торфяников, решаем пропустить вперед то, что осталось от *УАЗика*. Первой машине, пока верхний слой не поврежден, проще. Разогнавшись на сухом пятачке, «трофи-каб-



▲ Верхняя Гутара. Тофалария. Местный житель. Есть контакт. – «Железный конь» придет на смену тофаларийской лошадке, однако!



◀ Верхняя Гутара. Тофаларка и ее сын. Фотография на память

Верхняя Гутара. Ассортимент товаров в поселковом магазине №2 – как в обычном деревенском магазине на «материке» ▼



▲ Верхняя Гутара. Фотография на память

рию» под стрекот разбитого глушителя скрывается за поворотом. Мы пытаемся определить, как далеко он отъехал и когда же наконец «сядет»... Вопреки ожиданиям, совсем не скоро. Мы в замешательстве: потеряв в весе, машина приобрела в ходовых качествах! Автомобилем, выходящим на полосу препятствия следом, пройти трудный участок не удастся. Однако, цепляясь за УАЗ как за якорь, они подтягиваются с помощью лебедок. Выживаем при помощи «хай-джека» хорошо подсевший в топь УАЗ и проводим его до сухого места, выстлала дорогу мостками. Так же поступаем и с другими машинами. Экономия времени – часов 5!

Труда не составляет спуститься в лощину, построить мост, провести по нему машины и выбраться на край спуска в долину. Любуемся открывшимся видом. Настроение – не передать; все получается как нельзя лучше. За остаток дня рассчитываем добраться до первого озера и заночевать на его берегу. Машины уходят вниз.

Катимся с горки по прямой, но упираемся в поворот и перебираемся на мох. Идти по дороге не стоит. Выбираем сухие, плотные участки. Народу много. Пока одни занимаются с машинами, другие разведывают дорогу. Так заезжаем на предгорье «слона» и идем по его ровной «шкуре». Смеркается. К озеру спуститься не удастся. Склон крутой, и съезд найти не успеваем. И так хорошо поработали, лучше отдохнуть и набраться сил для завтрашнего – последнего – рывка.

Ночью подмораживает. Сидим у костра, делимся впечатлениями. Вдруг над нашими головами на ярком звездном небе начинается метеоритный дождь! Небо словно прошивают яркие ниточки сгорающих в атмосфере космических странников. Наблюдаем за происходящим сквозь вершины сосен: красота! «К удаче», – делаем для себя вывод. Наверное, каждый из нас успевает загадать самое заветное желание.

Утром ищем пригодный для спуска склон. Находим; правда, внизу надо соорудить мостик через ручей. Не вопрос! Отвешиваем машины – во избежание переворота. Не требуется помощь лишь УАЗу, у него низкий центр тяжести. Похоже, он и по вертикальной стене способен...

Выбираемся на покос, лакомимся крупной и сладкой голубикой. «Пятерочный» участок. Сказочное озеро в утреннем тумане. Дождик, но наше боевое настроение ничем не испортить. Даже массивный завал преодолеваем играючи. В удовольствие «поиграть» пилами: дорогу пропилит идущий! Здесь позволяем себе отдохнуть.

Развилка. Дорога, которую вчера прошли с разведкой, тянет на «двойку». Решаем воспользоваться советом местных: идти через какую-то «трубу».

«Труба» – дорога, идущая на подъем сквозь расщелину в скале. Красивое место! Проходим по узкому коридору между скалистыми уступами. Преодолев каменные ворота, оказываемся в сказочном мире. Внизу еще одна узкая долина. На ее противоположном краю – крутые, остроконечные горы, вершины которых скрыты низкими облаками. Сверху долина – как страна лилипутов. Аккуратные стожки на зеленом поле. Ровные полоски скошенных желтеющих валков. Деревянные оградки. «Желтая на зеленом» – дорога. Блестит лента реки.

Спускаемся вниз, все увеличивается в размерах. А может, мы уменьшаемся? Не «легенды», а «загадки Тофаларии»!

Подъезжаем к ограде из длинных жердей. Ворота. Открываем: окно в Верхнюю Гутару прорублено!!! Еще пара минут, и мы стоим на берегу реки Гутара. На другой стороне – поселок. Увидев нас, там собираются люди. Чувства, кипящие в наших душах, не передать словами! Ну, кто сказал, что сюда на колесах не добраться? Мы доказали! Мы преодолели! Здравствуй, Верхняя Гутара!

Перед нами последний рубеж – река. Собираемся с духом и уже почти как победители въезжаем в воду. А где брод? Беспечность едва не оборачивается конфузом. У другого берега в воде оказываются крупные камни, ко-

торые мы издали не разглядели. Сначала на валун налетает первая машина. Сильный удар, но она едет. Повезло! С нее пытаются предупредить идущих следом... Поздно! Дистанция слишком мала (идем плотно). Сначала 2-я, а за ней и 3-я машина «отмечаются» на камне. Но видно, сегодня удача на нашей стороне; как ни в чем не бывало (во всяком случае, так мы себя держим) выкатываем на берег. Прибыли! Засекаем время – ровно 8. Итак, 12 августа 2004 года, в 20.00 местного времени впервые в истории Тофаларии в летний период сюда пришли машины. Есть рекорд!

Подходят люди, поздравляют, разглядывают нас и машины, удивляются. Прибывает глава поселкового совета, как официальное лицо поздравляет нас с прибытием. Рад, что несмотря на трудности, мы сюда все же добрались. Особый день для поселка, для всей Тофаларии. Знак: оказывается, можно и летом доставлять грузы автомобилями. Конечно, не так-то просто, но прецедент есть. Главное, люди почувствовали, что они не оторваны от мира. Наше прибытие представитель власти приравнивает к «событию космического масштаба». Вчера объявили, что обнаружены остатки «летающей тарелки», которая таранила тунгусский метеорит, а сегодня приехали машины! Два ТАКИХ события подряд!

Разглядываем собравшихся: пришли, наверное, со всего поселка. Пытаемся отметить характерные черты коренных жителей. Тофалары – родственная алтайцам этническая группа; они во многом похожи. Но таких среди собравшихся не так много. Чистокровных тофаларов, согласно последней переписи населения, насчитывается около 300 человек на всю Тофаларию. Семьи в большинстве смешанные. Верхняя Гутара, на первый взгляд, – самый обычный поселок. Магазины, почта, клуб. Две школы – для младших и старших классов. Много ребятишек. Женщина-фельдшер (сама из Алыгджера, временно заменяет уехавшего на учебу местного врача) говорит, что здесь по сравнению с другими тофаларскими поселками самые многодетные семьи.

В поселке целых два(!) магазина. Работают до 7 вечера. В честь нашего приезда продавцы открывают «закрома» во внеурочное время. Ассортимент – обычный для сельского магазина в любом уголке страны: промтовары, продукты. Масло, яйца. Есть свежие фрукты (яблоки, лимоны...) и овощи (помидоры, огурцы...). Цены, как ни странно, мало отличаются от «материковых»! Нас, однако, сильно огорчает, что нет хлеба. Давно его уже не ели. Но сегодня купить его не судьба. Пекарня работает только по утрам, выпекают понемногу. Гутарцы пекут хлеб дома; обещают принести, что очень кстати.

На ночевку «определяемся» во двор к знакомой нашего проводника. В тот вечер этот двор самый посещаемый во всем поселке. «Полна горница людей». Всем вдруг что-то срочно понадобилось от хозяйки: от соли и спичек до ниток и книжек... •

Продолжение следует.

СПОНСОРЫ ЭКСПЕДИЦИИ

Автомобильные масла «NESTE»-АВТОРЕЙД
 Производственная фирма «СТРОП»
 Компания «ФОТОЛЭНД»
 Дизайн-мастерская «АРБАТ-ДИЗАЙН»
 Выставочное общество «СИБИРСКАЯ ЯРМАРКА»
 ЧП «САРЫЧЕВ»-«АНТЕХ»
 ООО «РЕЛЬЕФ-ПЛЮС»

Информационная поддержка

«АВТОРАДИО-НОВОСИБИРСК»
 «Радио-ШАНСОН»
 «РАДИО НОВОСИБИРСК»

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ИНФОРМАЦИОННЫЙ СПОНСОР
 АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ «ТУРБО»

КЛУБНАЯ ЛЕТОПИСЬ

БАМ-Колыма. 2002

Спонсоры:

- «Сониго-Н»: RAVENOL-TEBOIL;
- НПП «Логос»;
- РМ «Арбат-дизайн»;
- «ФотоЛэнд»;
- ВО «Сибирская ярмарка»;
- Кафе-бар «Гараж»;
- Интернет-провайдер «RINET»;
- «Автораддио»-Новосибирск;

Генеральный информационный спонсор

- Автомобильный журнал «ТУРБО».

Экипажи:

Куликовы Игорь, Валентина;
 Сиваракша Вадим, Лариса, Федюнин Алексей;
 Гриднев Сергей, Валера;
 Сухарев Александр, Сергей;
 Митрофанов Евгений, Селиванов Виктор, Мирошников Павел.



Самое длительное и протяженное путешествие. В этой трофи-экспедиции участники объединили и преодолели в одном маршруте несколько грандиозных по замыслу и воплощению проектов СОВЕТСКОЙ ЭПОХИ и ПОСТСОВЕТСКОГО ПЕРИОДА: трассу БАМ, Колымский тракт, Транссибирскую автодорогу (строящуюся). В одном путешествии удалось проследить этапы развития и освоения ранее недоступных районов Сибири и Дальнего Востока и методы, которыми это освоение и заселение осуществлялось.

Преодолев притрассовую дорогу БАМа – добровольной Ударной Комсомольской стройки второй половины XX века, далее по Колымскому тракту – дороге, построенной руками сотен тысяч заключенных во времена Сталинских репрессий, колонна машин «Сибирского Марафона» прошла по строящейся уже в наши дни ТРАНСИБИРСКОЙ автодороге, которая должна соединить Читу и Хабаровск, т.е. Дальний Восток с «материком».

За 45 дней путешествия было преодолено более 15000 километров, множество рек и речушек, горные перевалы и зоны вечной мерзлоты, Полюс Холода в Тамторе и сплав на пароме по Алдану, встречи с единомышленниками в Магадане и ночевки на берегу Охотского моря.

Уникальность этого путешествия заключается в том, что весь маршрут машины прошли своим ходом (за исключением сплава на пароме по Алдану) и, возможно, после строительства дороги Чита – Хабаровск уже никто не сможет повторить этот маршрут. •