

Никита Ладыженский. Фото автора и Сергея Куликова

Летом прошлого года трое опытных петербургских путешественников-энтузиастов – Никита Ладыженский, Дмитрий Куликов и его сын Сергей Куликов совершили 1000-километровое плавание через п-ов Таймыр с выходом в Карское море. Поход завершился удачно: впервые на разборном судне была достигнута самая северная точка материковой части России – м. Челюскин.

Предлагаем вниманию читателей сокращенный дневник участника похода.

На надувном катамаране — в высоких широтах

12.07.07. Начальный пункт путешествия – Норильск. Вечером началась подготовка: упаковывали провизию в картонные коробки. Все сыпучие продукты решено было везти в обычных пластиковых бутылках. В общей сложности получилось около 30 мест: самое тяжелое – 80 кг, самое легкое – менее 1 кг.

13.07. С утра Куликов-старший поехал в Дудинку для оформления пропусков в погранзону, а я отправился на поиски бензина в дополнение к запасам газа. После обеда занимались все той же упаковкой.

14.07. Поднялись в 6 утра, за час до прихода заказанной «газели». За 45 минут перегрузили наши 30 мест в вертолет и взлетели.

Внизу – болотистая тундра, бесчисленные ручьи, речки, озера. Снега нет. Иногда в облаках со снежными зарядами видимость резко ухудшалась, тогда вертолет прижимался к земле. Летели примерно 2 ч 30 мин.

Высадили нас на притоке Луктаха – Тэнкэне, вблизи каких-то строений. Расположились в одном из сохранившихся балков. В помещении было 9°C, на улице – около 3°. Младший Куликов занялся приготовлением пищи, а мы с Куликовым-старшим начали собирать лодку.

Наша лодка – это катамаран длиной 5.5 м с двумя парусами – гротом и стакселем общей площадью 10 м². О неразборном судне для такого похода и речи не шло: необходимо было иметь в виду вертолетную доставку. Кроме того, килевое судно по льду было бы не протаскать. За основу был взят серийный проект «Байкал-18» ЗАО «Кулик» из Новосибирска. Мы предложили фирме доработать лодку по нашим требованиям*. К сожалению, часть обязательств по этим переделкам фирма проигнорировала, но более всего нас огорчило то, что вместо указанных в спецификации 80 кг лодка весила 120 кг.

15.07. Весь день прошел в переупаковке багажа и «пристраивании» его на лодку. Со швертом опять проблемы – никак не хочет свободно ходить в своем креплении. Кроме того, отвинчивается гайка его крепления. В одном из сараев нашел ржавый болт того же диаметра, что штатный, и отмолил его в солярке. Нашелся и рашпиль, с помощью которого удалось обточить шверт.

16.07. Полностью погрузились только к 14 часам. Дополнительно взяли килограммов 50 дров. С грехом пополам отчалили и около 400 м прошли под стакселем с попутным ветром. Далее Тэнкэн повернул к западу, и ветер стал встречным. Сразу подчеркну, что встречный ветер во время этого путешествия был практически постоянным. Именно этим оно, главным образом, и запомнилось. Речка мелкая, шверт не поставит, поэтому пошли на веслах. Пробивались через песчаные мели против ветра до 19 ч. На ночлег встали в долине маленького ручейка,



которая хоть кое-как укрывала от ветра. Прошли всего километров 10. Обед готовили на костре: традиционный походный суп и картофельное пюре с грудинкой.

19.07. Каждое утро приходится подкачивать правый баллон. Склоняемся к мысли, что это последствия «крещения» судна стеклянной бутылкой при торжественном спуске на воду. Сегодня ветер южный. Вдали показались вершины гор Бырранга. В середине дня пошел мелкий, но противный дождь. Напротив устья Луктаха, на левом высоком берегу Верхней Таймыры, видны несколько балков. Решили остановиться на ночлег пораньше, чтобы установить грот и опробовать наши горелки. В результате было решено для газа использовать крохотную «Kovea», а для бензина – «MSR».

Вместе с дождем пришла новая беда: на дне лодочной палатки скапливалась вода. Штатные шпигаты расположены неудачно и потому практически бесполезны. Решили сделать в палатке на лодке деревянный настил. За день прошли примерно 18 км.

20.07. Случайно заметил пузырьки вокруг клапанных крышек правого баллона. Оказалось, что травят оба «фирменных» клапана. Хорошо, что резьбовые крышки были снабжены резиновыми прокладками, затянул их покрепче.

Вышли только в 10.30. Дождя нет,

дует очень легкий попутный – западный – ветер. Поставили грот и пошли со скоростью около 6 км/ч. Уровень воды в реке продолжает падать, обнажаются все новые и новые грязевые отмели. К 20 ч добрались до устья Горбиты. Здесь установлен мемориальный знак в честь 70-летия экспедиции Н. Н. Урванцева (1929 г.). За день прошли километров 45.

21.07. С утра небо чистое, свежий встречный восточный ветер. Начали галсировать под гротом, но без шверта, так как много мелей. Так и крутились целый день. По берегам – сплошной сухуец – подвижный песок на слое воды, не пройти. Во второй половине дня ветер заметно усилился, пришлось взять рифы. Временами опускаем шверт. Это непросто, поскольку штатное приспособление для его опускания не работает. Приходится свешиваться вниз головой с кормы и проталкивать шверт вперед специальной рейкой с пропилом посередине. Со швертом снос на встречных курсах невелик и можно идти заметно круче к ветру.

В общей сложности прошли за день километров 80 в лавировку, но продвинулись вниз по течению реки всего на 10–12 км.

22.07. Ветер еще усилился и дует вдоль реки навстречу течению. В результате образуется мощная прибойная волна. Переправились под парусом на левый берег Верхней Таймыры и пошли

* Перечень доработок, включенных в договор, был следующим:

– Дополнительное дублирование дна поплавков ненапряженным слоем высокопрочной тентовой ткани с ПВХ покрытием «Fergagi-905» шириной 20 см. Покрытие начало протираться на складах через неделю хода по реке с песчаным дном, хотя оно рекламировалось как улучшающее скольжение при перетаскивании по льду. Перед выходом в Карское море мы проклеили его поверху «дублирования» синтетической лентой, порекомендованной и приобретенной в «Тритоне».

– Установка вместо конусной переборки в поплавке дополнительного надувного цилиндрического элемента («надувное бревно») из прочной ткани с ПВХ покрытием. На деле «надувное бревно» оказалось напряженным, но по объему занимало не больше трети наружного баллона. Когда накачан основной баллон, определить, в каком состоянии находится внутренний, невозможно.

– Удлинение на 150 мм концевых элементов передней балки для удобства переноски и волочения катамарана по льду).

– Установка: носовой сетки перед палаткой (оказалась абсолютно бесполезной, одну из длинных сторон ее не к чему крепить); водонепроницаемых рундуков-сидений в кокпите (водонепроницаемость условная); стакселя без закрутки, но с возможностью постановки и спуска во время морского перехода.

Лодка покупалась под конкретное путешествие. К парусному вооружению претензий нет, но огорчили баллоны. Рулевое устройство и устройство крепления-управления швертом сделаны очень некачественно. – *Прим. авт.*



Схема маршрута плавания:

1 – Река Луктаха, приток Верхней Таймыры; 2 – река Нижняя Таймыра

бечевой навстречу ветру. Каждый шаг дается с большим трудом, так как основное усилие тратится на вытаскивание увязающих в сухунце ног. Я тащил первым, и вместо положенного часа меня сменили через 30 минут. В дальнейшем тащили лодку парой, а третий сидел на руле. Скорость движения – не больше 1 км/ч.

В самой Таймыре вода мутная, но в ручейке, по дороге, удалось пополнить запасы чистой воды. Весь день отчаянно палило солнце, но свирепый северо-восточный ветер жары почувствовать не давал. Прошли за день 5–6 км; я сильно вымотался. Остановились на ночлег рядом с крохотной уютной избушкой.

23.07. По-прежнему очень сильный встречный ветер и яркое солнце на голубом небосводе. Кругом ковер полярных цветов, из которых мне больше всего нравятся крохотные незабудки. В этом месте берег каменистый, что большая редкость для Верхней Таймыры.

Ночью долго не мог уснуть: беспокоило то, что двигаемся очень медленно.

24.07. Поднялись в 5, вышли без четверти 7. Весь день шли со швертом против ветра. Результирующая скорость движения по реке – около 2 км/ч. В середине дня подошли к кордону заповедника в устье р. Лаготы. Здесь стоит шикарный рубленый дом, видимо, для приема иностранных гостей.

Первый полноценный ходовой день при неизменном встречном ветре: прошли около 30 км.

При интенсивной работе рулями прочувствовали все недостатки конструкции. Крепления перьев сделаны

крайне неудачно. Ни в стояночном горизонтальном, ни в ходовом вертикальном положении рули не фиксируются, а самопроизвольно занимают некое среднее положение.

25.07. Ветер северо-восточный, температура 10°C. Вскоре к дождю прибавился туман, что затруднило ориентировку. Перед выходом я приспособил резиновую трубку из аптечки для эластичного крепления правого руля. Шли в лавировку. Фарватер – метров 100 в ширину, так что какое-то время пришлось идти очень короткими галсами с большим сносом.

Около 16 ч приготовили в каюте макароны по-флотски. По очереди обедали внутри. К вечеру ветер практически стих, но временами идет дождь. Вдоль берега сплошные глинистые сухунцы. С трудом нашли место без грязи, где и разбили палатку, вторую – береговую. За день прошли около 20 км.

26.07. Безветрие, поэтому часа полтора шли на веслах со скоростью 4км/ч. Позже потянул легкий попутный ветер, поставили грот и пошли быстрее. Пока дует попутный ветер, решили идти круглосуточно. Первое, что сделали в связи с этим, раздали так называемый «морской» паек (курагу, орехи, изюм, инжир и шоколад). Кроме того, оборудовали в каюте спальное место. График установили следующий: четыре часа сна в каюте, далее отдыхающий готовит горячую пищу, сообразуясь со временем суток, а после еды происходит смена.

27.07. По берегам – несметное количество оленьих стад. Частенько они переправляются через Таймыру

вплавь, а между тем река здесь около 2 км шириной.

В 23.30 пристали к берегу, чтобы поужинать и позвонить в Питер А. Я. Лаповку, обеспечивающему связь с ААНИИ, дающему ледовый прогноз. Заодно достали «Garmin» и определили, что впереди уже виднеется залив озера Таймыр.

28.07. Осматривая баллоны после завтрака, я обратил внимание на потертости в районе концов продольных труб. Оказалось, что в трех местах верхний слой материала баллонов уже протерся и надо срочно сооружать какие-то прокладки. К 16 ч добрались до рыболовецкой базы на м. Саблера. Командует на базе Виктор, который пригласил нас помыться в бане и переночевать. Пока топилась баня, нас поили чаем и угощали малосольным гольцом. На базе царит образцовая чистота и порядок.

На досуге подсчитали, что за последние 55 часов непрерывного движения сделали около 220 км. Для сравнения: за 10 дней обычного движения с ночевками на берегу мы продвинулись всего на 185 км. Общий итог: за 13 ходовых дней – 405 км, наконец-то мы вышли на плановую скорость движения (30 км/сут.).

29.07. Оставили хозяевам в подарок три последних огурца и, тепло попрощавшись, отчалили после полудня. Шли в бейдевинд, когда нагрузка на руле вдруг резко изменилась, а лодка сразу начала приводиться к ветру. Обернувшись, я увидел, что левое перо руля «отломилось» от баллона и болтается на румпеле. Все три пластмассовые рулевые петли оказались сломаны. Вернулись, и с помощью Виктора изготовили деревянные рулевые петли. Усилили их оковками из оцинкованной стали.

30.07. Ветер встречный северо-западный. За час дошли до мыса Фусса. К вечеру добрались до входа в залив Нестора Кулика. На этом участке ширина озера Таймыр – не более 3 км, с запада и с востока его сжимают горы Бырранга. Решили впредь ужин готовить на лодке, чтобы не тратить на это время на берегу. Несмотря на слабый ветер, сделали за день 40 км.

01.08. Погода за ночь не изменилась, и ветер тоже. Минимальная температура ночью была 2.6° С. Вышли после утреннего кофе.



Около 18 ч пристали в устье ручейка. В этом месте на реке огромное улово, и мы посвятили вечер рыбалке. Уже начали готовиться ко сну, когда, случайно выглянув из палатки, я увидел в сотне метров овцебыка.

02.08. В середине дня осмотрели то, что на карте отмечено как «пещера Миддендорфа». Оказалось, что по соседству находятся две пещеры: одна большая, колодезем выходящая наверх известняковых пластов, другая поменьше – закрытая и более уютная.

03.08. С утра безветрено, шли на веслах. Внезапно поднялся сильный северный ветер. Поставили парус и начали галсировать на встречных курсах. В какой-то момент подумалось, что мы вот-вот застрянем окончательно среди бесчисленных мелей, но с помощью «Garmin» удалось пробраться в узкую протоку и, цепляя дно швертом, выскочить на чистую воду.

Со стороны моря быстро надвигалась туча, которая, приблизившись, обернулась стеной тумана. Это означало, что лед недалеко. От холодного встречного ветра укрылись под обрывами правого коренного берега, где и решили заночевать. Переход сделали неплохой: 50–55 км.

05.08. Вышли около 9 ч. Сильный северо-восточный ветер запер нас в бухте. Пришлось сделать три галса, прежде чем удалось выбраться из-за мыса и повернуть на север.

Погода солнечная, ветер свежий, настроение отличное. Несколько раз оказывались на мели посреди русла. Глубина – 10–15 см. Пришлось вылезать из лодки и изо всех сил тащить ее на фарватер. Обогнув мыс Поворотный, попытались взять курс на о. Бэра, но не тут-то было. Ориентируясь по виду волн отливного течения, выбирали фарватер, уклоняясь от многочисленных мелей. В 15.30 подошли к острову, где для начала отобедали, после чего осмотрели строения. Похоже, это был брошенный военный пост.

Пока я рассматривал местную знаменитость – белоснежную кварцевую глыбу, Куликов-старший вытащил трехкилограммового красавца-гольца. В 19 ч взяли курс на мыс восточного берега Таймырской губы – Медвежий Яр. К этому времени ветер усилился и развел приличную волну, так что 15 км шли больше трех часов. Последний



Редкая встреча

час пришлось изрядно понервничать, так как встречной волной выбило все наши деревянные подкладки из-под труб каркаса – те самые, что защищали баллоны от истирания. Только ступив на берег, почувствовали себя в безопасности.

06.08. Занялся изготовлением «фирменных» подкладок под трубы каркаса. В дело пошли материалы, найденные на берегу: 5-миллиметровая фанера и твердый пенопласт.

Отчалив, пошли правым галсом вдоль берега залива. Вскоре взяли рифы. Через несколько километров появились первые стамухи. Постепенно их становилось все больше и больше. Берег начал поворачивать к востоку, и наш бейдевинд стал крутым. Под зарифленным парусом лодка шла медленно. У северо-западной оконечности п-ова Оскара показался край ледяного поля. На запад лед простирался до горизонта, а на северо-восток между берегом и краем поля виднелась полоска чистой воды шириной от 50 до 80 м. Мы попробовали продвигаться по ней галсами, но места для маневра не хватало, и пришлось пристать к берегу, вернее к краю прибрежного льда. Отправились на разведку к м. Оскара. Оказалось, что весь залив Толля забит льдом. Делать нечего. Отступили к югу километров на пять до ближайшего чистого ручья. Установили палатку, приготовили ужин и легли спать.

07.08. Четких планов нет. Очевидно одно: на восток хода нет. Ветер по-прежнему сильный, яркое солнце, кучевая облачность. Граница льдов под дейст-

вием приливо-отливных течений то приближается к нам, то отдалается, но в целом находится на расстоянии около 5 км. Пока дуют ветры восточных румбов, наша стоянка безопасна, тогда как ветры западных румбов могут быстро нагнать лед и запереть нас в Таймырском заливе.

08.08. Ветер прежнего направления, но немного ослабел. Солнца уже не видно, по небу ползут мрачноватые тучи.

Ночевать отправились на другой берег бухты к «зимовью Усть-Таймыр». Вероятно, в лучшие времена здесь была большая полярная станция, позднее база «Севморгеологии». Найти здесь можно все что угодно: от двухметрового зеркала спутниковой антенны до абсолютно новых автомобильных покрышек для «ГАЗ-66». В жилом бараке сохранились целые стекла. В одном из них мы и разместились на постой. Температура внутри практически такая же, как снаружи, но свободнее, нежели в палатке.

09.08. Вернулись к м. Остен-Сакена и подошли к берегу у кромки льдов. Ребята отправились гулять по льду и фотографироваться. Оглядевшись вокруг, я увидел, что край ледяного поля под действием ветра движется к берегу и вскоре отрежет нам путь назад. Через десять минут мы оказались в западне. От чистой воды нас отделяла полоса из ледяного месива метров 50 шириной. Попытались тащить лодку вдоль берега, но оказалось, что по льду нам ее с грузом практически не сдвинуть с места. Выгрузили на берег все, кроме вещей в каюте. Некоторое время сохранялась надежда, что мы скоро выберемся на чистую воду, но лед и ветер работали быстрее, и ширина ледяной переемычки продолжала увеличиваться. Постепенно мы приноровились, но понадобилось два часа тяжелейшей работы, чтобы преодолеть около 1.5 км битого льда и выбраться на край поля. Я остался у лодки, а Дмитрий отправился помогать сыну переносить наш разбросанный вдоль берега груз. Лед продолжал двигаться, и мне пришлось вслед за ним перетаскивать лодку. Но оставаться у кромки оказалось гораздо легче, чем ее достичь.

К вечеру небо расчистилось и пригрело солнышко. На ночевку зашли в бухту Колосова. На берегу нас встретил

небольшой песец, который бегал поблизости и не обращал на гостей никакого внимания. К ночи ветер стих.

10.08.– 11.08. Два дня занимались мелким ремонтом и устроили баню. К вечеру ветер зашел к юго-востоку и усилился. Всю ночь штормило, но ожидания самые приятные: ветер восточных румбов должен выгнать лед из залива Толля.

12.08.07. Вышли в 03.20. С легким юго-восточным ветерком направились обратно к п-ову Оскара. За четыре часа добрались практически до места нашей последней стоянки на восточном берегу Таймырского залива. Ветер ослабел и зашел к югу. Там, где несколько дней назад все было забито льдом, сейчас попадают лишь редкие стамухи. Ветер несколько раз менял направление и окончательно затих, когда мы отошли километров на 10 от м. Оскара. Туман начал сгущаться, видимость сократилась до 20 м. Температура упала до 6.2°C.

Некоторое время шли на веслах, потом опять под парусом. Ориентируемся по «Garmin». Много стамух, между которыми приходится лавировать, но плавающих льдин практически нет.

Поймали двух гольцов на «дорожку». Наконец, потянул легкий ветерок с северо-запада, значит, у нас есть какой-то запас времени, пока лед не вернется обратно. К 19 ч добрались до входа в Гафнер-фиорд.

Перешли на четырехчасовые вахты. Я забрался в спальник и быстро уснул, но проспать удалось не более 40 минут. Проснулся от страшных ударов волн в днище. Лодку швыряло из стороны в сторону, иногда брызги от разбившейся встречной волны залетали в каюту, несмотря на все уплотнения. Шторм. В это время мы обходили морем мелководный залив, в который впадает р. Кельха. Здесь мели простираются в море на 3 км от берега. Видимость в тумане – метров 50. Идем по «Garmin» к м. Могильный. Попытался уснуть, но

тщетно. В 23.30, когда качка достигла, по моим оценкам, апогея, я вылез из спальника и оделся. Рулевой вывел лодку к берегу в районе м. Могильный. Здесь только глинисто-грязевые обрывы. Пошли дальше в видимости берега, лавируя между дрейфующими и стационарными льдинами. Наконец разглядели узкий проход в небольшую лагуну, куда мы успешно и проскочили, избежав мелких льдин и сильного наката. С трудом нашли место почти без грязи, чтобы разбить палатку. От свирепого западного ветра нас защищала батарея ржавых бочек. Временами налетает снежная крупа. За сутки прошли более 120 км.

13.08. Проснулся в 11.30 и сразу же выглянул наружу. Несколько скопленных льдин виднелись поблизости, но в целом обстановка не ухудшилась. Ветер ослабел, и волна уменьшилась, сыпется снежная крупа. Температура – 1.5°C. До м. Челюскин осталось примерно 140 км. Около 14 ч вывели лодку в Карское море из спасительной лагуны. Ветер практически попутный. Скорость движения – 7–8 км/ч. Идем от мыса к мысу.

После м. Каменный пытались найти место для подхода к берегу, но повсюду были только снежники, круто обрывающиеся в воду. При сильном накате к ним не подойти. Обогнули о. Вечерний и пристали к песчаной косе в устье р. Тессема. К этому времени пошел сухой мелкий снег. Пока готовился ужин, бегал для согревания по песчаному пляжу. До м. Челюскин осталось километров 70.

14.08. Около 0 ч двинулись дальше. Временами в низких тучах появляется окно, через которое пробиваются косые солнечные лучи. На границе этого сгустка света возникают фантастические переливы красок. Начали серию вахт, сократив время сна до двух часов. Впереди угадывался в тумане о. Хелланд-Хансена. Ветер порывистый, время от времени удары волн в днище

становятся ощутимыми. Внезапно видимость в сторону берега улучшилась, и мы увидели нижнюю часть горы со снежниками на склонах. Вершина была скрыта облаками, поэтому гора казалась необыкновенно высокой. Взглянув на карту, определили, что это гора Аструпа.

В 03.15 пристали к песчаной отмели за небольшим мысом, укрывающим лодку от прибоя. Пока Дмитрий кипятил воду для чая и разогревал блины, мы с Сергеем бегали по песку, постоянно натываясь на свежие медвежьи следы.

От м. Вега взяли курс на м. Сакко. На северо-западе виднеются ледяные поля.

В 10.30 показался м. Челюскин. В проливе Вилькицкого крупная волна заметно уменьшилась. Постоянно натываемся на мелкие льдинки и тогда ощущаем заметные толчки. Хорошо видны пограничная вышка и множество строений. Ни с запада, ни с севера к мысу не подойти: 30–40 м ледяных торосов. Людей не видно, но слышен лай собак. Обогнули мыс и вошли в небольшую бухту. Здесь обнаружили будто специально для нас приготовленный участок галечного пляжа шириной 30 м и свободный ото льда. Там и пристали. С запада послышался треск вездехода. Лихо подкатил «ГАЗ-71», откуда выбрались двое в военной форме.

Проверка документов заняла немало времени, и вскоре мы уже пили сладкий горячий кофе под писк морзянки, перемежающийся телевизионными новостями.

Всех, кто надумает последовать по нашему пути, хочу предупредить: путешествие это не дешевое и, если за спиной не будет спонсора с вертолетом, рассчитывать придется только на себя: по всему побережью от Диксона до Хатанги осталась одна стационарная точка с людьми – м. Челюскин.



Мы в Карском море