

Если тюрьма есть попытка человека заменить пространство временем, то Россия – есть попытка Господа заменить время пространством.

Андрей Битов

2250 км по Енисею и Оби

Андрей Великанов

Идея пройти на гидроциклах от Енисея до Оби, конечно же, принадлежала Андрею Прудникову – известному путешественнику из Сургута. На него закономерно и легли все основные хлопоты по организационной логистике нашего очередного экстрима.



Судя по «джиписэвской» прокладке маршрута, группе из пяти гидриков предстояло пройти 2280 км от Енисейска до Сургута, таким образом соединив в одну линию две великие сибирские реки через несколько притоков и знаменитый Обь-Енисейский канал. С последним гидротехническим сооружением связано множество загадочных историй, что вкюпе с мифами и легендами, а также ны-

нешней объективной реальностью ставило такую экспедицию из Восточной Сибири в Западную на один уровень с путешествием в параллельный мир.

Впоследствии из-за сильного обского паводка цифра пройденных километров оказалась несколько меньше, но все одно – 2250 км за рулем водного мотоцикла сможет проделать не каждый накаченный «московский комсомолка».

Почему гидроцикл

По сути дела, только путешествуя на «гидре», каждый участник экспедиции ставится в одинаковые условия с остальными, ежедневно показывая индивидуальное мастерство и проходя немалые испытания и переживания. В то время как в парусных или водно-моторных походах всегда существует разница между ролью и мерой ответственности капитана со шкотовым и матросом.





Не говоря уж о душевных переживаниях, ощущениях и физических усилиях.

Именно поэтому подбор участников в такие поездки на водных мотоциклах – дело весьма непростое, ибо подготовка и опыт спортсменов должны быть приблизительно одного уровня, иначе караван будет постоянно простаивать или неожиданно-негаданно производить спасательные работы со всеми вытекающими (в прямом смысле этого слова) последствиями. Выпавший из седла наездник или поломанный байк могут враз перечеркнуть грандиозные планы и развернуть всю компанию совсем в другом направлении.

Ну и, конечно же, гидрик с его водометом и весом пролезет в такие дебри, куда винтовая «пехота» никогда не просочится.

Мне могут возразить – а как же байдарки, каноэ и прочая надувная «нечисть»? Такой маршрут можно, конечно, было пройти и на мускульной тяге или же маломощном моторе, но он бы растянулся на

месяц-другой, а в записях командора Прудникова «на все про все и непредвиденные обстоятельства» нам отводилось не более десяти дней.

Экскурс в историю

«Гидроцикл» в 2015 г. исполняется ровно полтинник! Первый прототип стоячего аквабайка был создан в 1965 г. уроженцем американского Портленда Клейтоном Джекобсеном-мл. (Clayton Jacobsen II). Это был тот редкий случай, когда техника изобреталась как чисто спортивная. Клейтон был заядлым мотоциклистом и хотел испытать новые ощущения, гоня по воде.

Отец изобретателя был хорошо знаком с дилером Bombardier из Миннесоты, который и поспособствовал канадской технической помощи. Таким образом у первого водного байка и оказался двухтактный одноцилиндровый 18-сильный движок с воздушным охлаждением. Правда, это была классическая стоячая модель байка, а первый сидячий гидрик был создан Джекобсеном в 1967 г.

Совершенно естественно, что после такого марьяжа Джекобс подписал лицензионное соглашение с Bombardier, после которого уже в 1968 г. появился на свет первый промышленный гидроцикл – Sea-Doо 320.

Сегодня кажется невероятным, но в те годы сам великий Бомбардье не смог оценить достоинства новинки – хоть в Валкурте и было выпущено несколько улучшенных моделей Sea-Doо (вплоть до двухцилиндровой с водяным охлаждением, объемом 372 см³ и мощностью 25.3 л.с.). В рознице такой гидрик можно было купить за 1300 долларов, просто немыслимую по тем временам сумму. Короче – через три года в штаб-квартире Бомбардье «сидущий» проект было решено свернуть. Этим сразу не замедлили воспользоваться японцы из Kawasaki Heavy Industries, которым Джекобсен продал лицензию в 1971 г.

В последующие годы в бой за водные байки ринулись и Honda, и Polaris, и Yamaha. По-разному сложилась судьба гидриков от этих из-

вестных моторных производителей (например, Honda в 2002 г. первой поставила на аквабайк четырехтактный турбированный двигатель, а корпус Honda Aqua Trax F12 был практически совершенен с точки зрения дизайна и гидродинамических характеристик). Но, как ни печально, на сегодняшний день аквабайки выпускает только трое гигантов – BRP, Kawasaki и Yamaha. И Бомбардье, конечно же, ошибался – только в США нынче зарегистрировано более 2 млн гидроциклов.

Красноярский край – это серьезно

На территории Красноярского края протекает не только одна из самых красивых и могучих рек планеты – Енисей (3487 км), здесь еще расположен географический центр России, озеро Виви.

От Красноярска до Енисейска на машине около пяти часов пути (336 км), и есть хорошая возможность посмотреть вокруг и сообразить – по левую и по правую сторону расстилается совсем другая Россия. Начиная от поголовно праворуких автомобилей в миллионном краевом центре и заканчивая стадами коров

и распаханными «колхозными» полями – прямо до горизонта. Точно такие мы видели в детстве, когда в кинотеатре перед художественным фильмом всегда показывали десятиминутку «Новости дня».

В отличие от многих европейских регионов РФ, Красноярский край на 100% обеспечивает себя хлебом, зерном и яйцом, на 92% – молоком и молочными продуктами, на 72% – овощами, на 61% – мясом. Впрочем, и промышленный комплекс края – один из самых мощных в России, и это видно по парку дорогих автомобилей, опрятнейшим многоэтажкам и многоярусным коттеджам, стоящим по обе стороны всегда холодного Енисея.

Старт экспедиции был назначен в Енисейске – старинном российском городе, некогда губернской столице (с 1822 по 1925 г.), считавшимся главными российскими воротами в Восточную Сибирь.

В Енисейске заканчивается приемлемая асфальтовая дорога, есть гостиницы, кафе, приличные магазины и, что очень немаловажно, качественный бензин. Моторных лодок на воде не видно, а про паруса и говорить нечего, их тут нет.

Город действительно красив, и

не только потому, что возраст многих зданий давно перевалил за сотню лет и некоторые архитектурные шедевры один в один напоминают питерские постройки вдоль Фонтанки, и не потому, что тут чудным образом сохранилось 10 православных храмов (где в первую очередь выделяются степенной красотой и величием Спасский и Успенский соборы), но и в силу какого-то органичного влечения современной жизни в старину.

Вот и мы, восемь флибустьеров с разных концов страны, живем в деревянной гостинице «Енисейская» – бывшей усадьбе городского главы, полярного исследователя и депутата Государственной думы Степана Востротина. Тысяча рублей с носа за койку в четырехместном номере, туалет и душ – в конце коридора, а ботинки – в обязательном порядке снимать при входе в здание.

Енисейск толерантен во всех отношениях – помимо золотых церковных луковок тут можно найти крест в память ярого противника никоновских реформ, протопопа Аввакума (был здесь в заточении в 1662–1665 гг.), стелу горожанам, замученным колчаковцами в 1919 г., обелиск в память о погибших во Второй мировой. В центре города уверенно





смотрит в будущее хорошо сохранившийся гранитный Ленин совсем не малых размеров, с живыми цветами у подножья...

Старт в день Вознесения Господня

Только нелепая случайность или же внезапный погодный каприз может заставить командора Прудникова подняться позднее шести утра. Все подгоняется под такие сценарии, чтобы не позднее девяти часов дружно «нажать на гашетку».

На самом деле наша экспедиция состоит не только из пяти «всадников» на японских гидроциклах (Андрей Прудников, Денис Влащенко, Андрей Григорьев, Алексей Горелов и я) и самарского катера «Салют 480» с 70-сильным мотором Yamaha (где несли вахту Павел Филиппыч и Паша Студенников). К нам еще случаем приклеился путешественник-радиолобитель из Нефтеюганска Валерий Нестеров (RA9J, позывной R70KKK в диапазоне 20 и 80 м на SSB). Почему приклеился?

Да просто он пошел в самую «глушь страны Советов» на крохотной казанской стеклопластиковой лодке «Диана 350» под 20-сильным «ямаховским» мотором. При его максимальных скоростях (вниз по течению Енисея до 47 км/ч, а против течения по Касу до 35 км/ч) полноценным участником пробега этого «покорителя гор и небес» считать не приходилось. Хотя, забегая далеко



вперед, следует отметить, что и Валера с «Дианой», и его двадцатка с честью справились с задачей – до поселения Колпашево, что на Оби, вся эта тройка добралась немножко потрепанная, но в добром здравии, в целостности и сохранности.

Как и в прошлые годы, мы идем в бой на 215-сильных гидроциклах Yamaha WaveRunner FX Cruiser HO. Сердце «гидры» – четырехцилиндровый четырехтактный движок объемом 1812 см³. Размер байка – 3.56 × 1.23 × 1.23 м и вес – 374 кг.

Гидрик оборудован системой регулировки дифферента и круиз-контролем. Здесь почти по автомобильному опускается и поднимается рулевая колонка.

Объем багажного отсека – 125 л, бензобак – 70 л. Эти цифры совсем не предназначены для российских реалий, поэтому каждый «байкист»

таскает с собою еще четыре 20-литровые канистры и собственный «бивак», что крепится в непромокаемых мешках в задней части болида.

Катер «Салют 480» был выбран из-за отличных ходовых и походных характеристик. Во-первых, груженный под завязку, Филиппыч практически всегда держал скорость под 60 км/ч, во-вторых, в кокпите «480-го» легко размещались на ночь два человека, а если учесть, что корпус «Салюта» был оборудован складным тентом, то у Филиппыча с Пашей всегда были под рукой таежные «пять звезд».

Не знаю, помогла ли свеча, поставленная мною накануне в храме у мощей Василия Мангазейского, или же в правильное русло легла божественная литургия, совершенная 21 мая в Успенской церкви епископом Енисейским и Лесосибир-



ским, преосвященнейшим Никанором, но первые 236 км до поворота в Кас мы пролетели по грозному Енисею на «раз-два». Стараясь держать при этом оптимальную скорость 70 км/ч, при которой расход топлива гидрика примерно равен 0.5 л/км. Тем не менее всегда конкретный GPS в конце перехода выдал максималку – 98 км/ч. Тут надо учесть, что Енисей – река быстрая, и скорость его течения на этом отрезке составляла 8 км/ч.

Экспедиция в этом году идет под флагами «Андреевского клуба», только на моем аппарате трепещется терракотовое полотнище с белой надписью «Телекомпания UGRA Travel».

Бензин – дело тонкое

Когда я слышу сказания западных маркетологов о скорой «смерти» двухтактных двигателей, то, откровенно говоря, в голос смеюсь. Только представьте, что за 2250 км водного пути по судоходным рекам в самом центре России мы встретили лишь одну ПЗС в городе Каргасок Томской области.

Во всех других случаях вся заправка шла исключительно из бочек и канистр, куда залит был «просто» бензин. Поскольку наши «гидры», впрочем как и большинство современных подвесных моторов, были рассчитаны на топливо не ниже 92-го, то, как сказал Василич, мно-



голетний егеря Кеть-Касского заказника, «про четырехтактники я что-то в наших краях не слышал, не ходят они здесь...»

Опять же, забегая несколько вперед, сообщу, что «переварить» отечественное топливо удалось не всем аквабайкам – первый сошел с пробегом на 1712 км в Новоникольском, второй на 1960 км (Нижевартовск), третий стукнул уже перед самым Сургутом. Вот вам и Сечин с «Роснефтью», и Чубайс с его нанотехнологиями.

Тут, я вам скажу, совсем другая Россия, и слова Путина с Медведевым звучат здесь гораздо менее убедительно, нежели обещания егеря

Дубинца забросить в нужную точку «просто бензин». Василич, по договору с сургутским клубом «Андреевский» в течение зимы забросил топливо в нужные нам точки, естественно, в пределах его должностной юрисдикции.

В общем, в месте слияния Каса и Енисея мы залили 800 л бензика, привезенного на катере из поселка Ярцево, что стоит ниже по течению. Заплатив при этом 32 тыс. руб. и попробовав уху из енисейского голяна, почему-то сваренную мотористом баркаса в сковородке.

Всего за первый день было пройдено 352 км, и экспедиция заночевала в палатках под проливным до-

САЛЮТ

МОТОРНЫЕ ЛОДКИ



NAVIGATOR



EXPLORER



HUNTER



CLASSIC 480



SCOUT 430



JAEGER 360

Астрахань: (8512) 38-44-44
Волгоград: (8442) 55-11-69
Екатеринбург: (343) 311-05-52
Красноярск: (913) 534-15-65

Рязань: (4912) 25-95-93
Саратов: (8452) 43-49-15
Самара: (800) 550-98-01
Чистополь: (84342) 4-31-61

Самарский завод моторных лодок «САЛЮТ»

телефон: 8-800-550 98 01

WWW.SALUT-BOATS.RU
SALE@SALUT-BOATS.RU

ждем на правом берегу Каса, примерно в 90 км ниже первого шлюза (если считать от Енисея) так называемого Обь-Енисейского соединительного водного пути.

Это большое искусство – под дождем поставить палатку, переодеться, приладить вейдерсы на просушку, разжечь костер и приготовить вкуснейший ужин. Но, если «назвался груздем», то всегда будь готов насладиться тушенкой с «дошираком» и с широкой улыбочкой натянуть поутру очень и очень влажный неопреновый носок.

Кстати, об экипировке. Трое участников идут в «сухарях» (сухие костюмы), мы же с Лешей опять пилим в вейдерсах. Но первый вариант одежды значительно лучше, ведь в

случае непредусмотренного купания забродники только усугубляют твоё незавидное положение. На руках – неопреновые перчатки, на головах – гидроциклетные шлемы с забралом. Как только его захлопнул, чувствуешь себя совсем как дома!

Обь-Енисейский соединительный водный путь

Длина этого пути не очень большая, и его маршрутная транскрипция такова: начинается с притока Кети – 15 км реки Озерной (587 км от впадения Кети в Обь) – река Ломоватая (50 км) – река Язевая (34 км) – Водораздельное озеро (5 км) – рукотворный канал (8 км) – река Малый Кас (95 км) – река Большой Кас (213 км).

Планы по соединению Оби с Енисеем обсуждались в Российской империи начиная с 18 века, ведь по Маковскому волоку казаки двигались вглубь Сибири, здесь еще в 17 веке проходило Российское посольство в Китай, а в 1725 под руководством Витуса Беринга на восток проследовала 1-я Камчатская экспедиция.

В начале 19 века инженеры МПС (водные пути в тогдашней России носились к этому ведомству) начали активные поиски соединения Обского и Енисейского водоразделов. Но первые деньги на глубокое исследование и создание проекта выделил сибирский купец 1 гильдии П. Е. Фунтосов. С этой же целью снаряжал экспедиции на собственные средства и самый заметный сибирский богач того времени А. Сибиряков.

Соединительный водный путь начали строить в 1883, затратив на все про все 3 млн руб. серебром. Автором проекта и начальником строительства стал барон Бьёрн Алексис Аминов. Им было сооружено 15 шлюзов, способных вместить баржи до 22 м (шириной до 7.5 и осадкой до 1.25 м). В 1891 г. между Обью и Енисеем началось регулярное судоходство, и в большую воду (май–июнь) тут могли проходить суда водоизмещением до 80 т.

Судьба соединительного пути оказалась печальной. Вначале строительство Сибирской железной дороги несколько уменьшило экономическое значение водного сообщения между реками, затем Первая мировая война подрезала финансирование на обслуживание этого пути, ну а закончили дело колчаковцы. В 1919 г. они разрушили несколько шлюзов и прилегающую дорогу, когда из-за судовых габаритов не смогли пройти по водной системе. Кстати, именно тогда появилась легенда о пропавшем на канале золоте. Ведь в ту осень белогвардейцы везли тут часть золотого запаса Российской империи, захваченного генералом Каппелем под Казанью годом ранее.

Последний раз таким путем крупные суда (колесные пароходы) из Енисея в Обь прошли в 1942 г.

Продолжение следует



Фото автора, Андрея Прудникова и Павла Студенникова