

## ИСАЕВ (АДЕН) СЕРГЕЙ ВЛАДИМИРОВИЧ



Прошу прощения, не хочу ездить по ушам и мозгам. Если интересно, читайте, нет – есть спасительная кнопка **Delete**. Ну а уж если вытерпите это мучение, интересно узнать Ваше мнение. Это мой первый графоманский опыт.

## Путевые заметки. Арктика. 2011 год.



### Часть 1.

**Меня зовут Сергей Исаев, участвую в необыкновенном проекте. Когда не занят основным делом (в процессе работы в этом самом проекте), пишу дневник. Это мои впечатления и наблюдения, не более. Прошу относиться именно так, не претендую на то, что даю объективную и полную информацию.**

**15 марта.** Останавливаемся отдохнуть и оглядеться. От берега нас отделяет полоса торосистого льда и полынья шириной метров 100. Место действия – Енисейский залив, до Диксона еще километров 60 на север. Время около 6 часов по Москве, стало быть, по красноярскому 10. Идет прилив.

Осматриваем машины, незаметно проходит минут 20. Оглядываюсь на полынью, и обнаруживаю, что она расширилась примерно вдвое, а в десяти метрах от наших машин образовалась еще одна, и тоже быстро растет. Заводимся и быстро отъезжаем от воды, в которой обрываются наши следы двадцатиминутной давности.

Быстро просыпаются те, кто спал после ночного вождения, думаем, что делать. Елагин принимает решение двигаться назад, на юг, поискать наиболее узкое место для переправы к прибрежному стабильному льду. Находим такое, дальномер дает сорок шесть метров, а мне кажется, что не более двадцати пяти. Вода скрадывает расстояние.

Достаем с крыши Емели лодку, кевларовый фал, и с Владимиром Яночкиным переплываем полынью. Наша задача найти крепкий лед, закрепить на нем здоровенную фифу, повесить блок, пропустить через него фал и вернуть хвост к машинам. Далее по плану один Емеля начинает плыть, другой тянет его через блок через полынью и помогает выбраться на лед из морской воды. Затем идет вторая машина, а первая тянет за фал. И еще 6 прицепов, по 3 на каждую машину.

Пока мы занимаемся плаванием, остальные осматривают машины. Нашли несколько протертых сальников приводов, нужно менять, это 2-3 часа работы. Есть надежда, что по окончании ремонта начнется отлив, лед сомкнется и нам не придется переправляться по воде. Так оно и вышло, к десяти вечера подъезжаем к Диксону.

Морская Ледовая Автомобильная Экспедиция. МЛАЭ ([www.yemelya.ru](http://www.yemelya.ru)). Это мы. Ее (экспедицию) придумал и создал Василий Игоревич Елагин. Сконструировал и построил машины, профинансировал, собрал людей. Мужчина захотел, мужчина сделал. Назвал автомобили Емелями. Эта третья экспедиция, первая была в 2008 году от Салехарда до архипелага Северная Земля (обогнули весь архипелаг, прошли через мыс Арктический) и обратно, вторая в 2009, впервые люди на двух автомобилях (Емеля 1 и Емеля 2) своим ходом по дрейфующим льдам Северного Ледовитого океана достигли Северного Полюса. Нынешняя третья по счету, цель максимум достичь берегов Канады (опять же через Северный полюс), едем на следующем поколении Емель, их зовут Третий и Четвертый..

Стартовали 4 марта, перед этим был год подготовки, особенно напряженные последние месяцы, февраль оказался самым непростым. Вообще мне трудно оценить объем проделанной подготовительной работы, он настолько велик, что его описанию нужно посвятить отдельный труд, я же пишу лишь путевые заметки.

5 марта прилетели в Новый Уренгой, нас встречают сотрудники МЧС и на микроавтобусе везут в Уренгой и далее к началу Ванкорского зимника. Туда же прибывает фура с прицепом, на которой едут Емели и весь экспедиционный груз.

Встречаемся точно по намеченному графику. Разгрузка занимает около часа. Габариты Емель таковы, что они своим ходом заехали в кузов и прицеп грузовой Вольво. Подготовка и формирование караванов (загрузка прицепов, распределение и крепление груза) занимает еще 4-5 часов.

Неожиданно к нам подъезжают трое парней на снегоходах «Рысь». Они из Рыбинска, едут из Салехарда в Уэлен. У них тоже прицепы с топливом, снаряжением, продуктами, по одному на снегоход. Быстро знакомимся, делаем фото на память, и продолжаем заниматься каждый своим делом. Жизнь приобрела иной смысл и распорядок, надо быстро и много работать, не все идет гладко, но я учусь и стараюсь как можно быстрее понять и вникнуть в этот самый смысл и распорядок.

К ночи начинаем движение по зимнику. По этой дороге идет большое количество грузов к газовым месторождениям.

Зимник – это отдельная жизнь со своими законами и порядком. Его строят, его охраняют, поддерживают работоспособное состояние. Постоянно видим снегоборочную технику, трактора типа Кировец 750 с закрепленным сзади устройством, которое заравнивает доро-

гу, сбрасывает свежий снег, ровняет колеи (две трубы около метра в диаметре, сваренные боками, шириной в зимник). Нам предстоит идти по зимнику около пятисот километров. Немного забегу вперед. Пока мы ехали по этой дороге, увидели много интересного. Например, как стоят в снегу Уралы, Камазаы и другая внушительных размеров техника. Ждут, пока пройдет бульдозер и расчистит дорогу. Мы едем после снегопадов, во многих местах дорога перемерзла. Нас приветствуют, фотографируют, интересуются машинами и планами. Кто-то из встречных рассказал, что мы встретим водителя Камаза, который уже десять дней живет на зимнике, порвал полуоси и ждет помощи, ее все нет. Народ подбрасывает ему продукты, топливо. Действительно встретили, оставили еды, Вася позвонил его коллегам по спутниковому телефону.

Мы едем круглосуточно. Пока что нас шесть человек, по три на машину. Афанасий прилетит в Норильск и доберется до Дудинки, где у нас назначена встреча. Он задерживается потому, что ждет ответа по поводу виз из канадского посольства (весьма специфический у них взгляд на выдачу этих самых виз).. Экипаж Емели 4: Елагин, Яночкин, Обиход, Емели 3 – Ваньков, Зайцев, я.

### **Состав экспедиции:**

Руководитель, организатор и бесспорный лидер Василий Елагин. Арктикой болеет давно, принимал участие в экспедициях Владимира Чукова. Я помню, как после этих походов он сказал: «Я забеременел постройкой машины, знаю и понимаю, какой она должна быть». Беременность разрешилась рождением на свет Емель 1 и 2, затем 3 и 4. Заслуженный мастер спорта СССР по альпинизму, мастер спорта международного класса, совершил множество восхождений на сложнейшие горы, в числе которых Канченджанга, Эверест, Мак-Кинли, п.Коммунизма зимой, траверс Победы и др. Участвовал в подготовке ралли Париж – Пекин, прошел в составе экипажа Елагин – Русинов ралли-рейд Париж – Дакар. Это не все о Елагине, если кому интересно, посмотрите в Яндексe. Про заслуги этого человека я пишу для того, чтобы был яснее масштаб личности руководителя, а стало быть, и экспедиции в целом.

Афанасий Маковнев. Прожил, проработал на Севере около 15 лет. Я пока что не знаю всего, что он успел совершить, так как мы знакомы недавно, по мере узнавания обязательно напишу. Принимал участие в экспедициях Чукова вместе с Елагиным, организовал множество экспедиций по Чукотке и Камчатке, в проекте МЛАЭ с момента его зарождения, один из его организаторов. Профессионально снимет фото и видео, бесшумный оператор и создатель фильмов о МЛАЭ. У него множество знакомых и друзей на Севере, в том числе и по нашему пути.

Владимир Обиход. Безнадежно болен Арктикой. Это его третья экспедиция на Емелях. Мастер спорта СССР международного класса по альпинизму, Юго-Западная стена Коммунизма 2(!!!) раза, Лхоцзе по стене, Эверест и др. и др. Необычайно скромный, отлично знает Емелю, универсальный мастер, спокойно крутит гайки или занимается сваркой в -40, уникальный специалист по нахождению проходов в торосах.

Это трое опытных, остальные в Арктике новички.

Владимир Яночкин. Мастер спорта СССР международного класса по альпинизму, ходил вместе с Обиходом в одной команде, поэтому набор гор, включая Эверест, почти такой же. Трижды водил народ на Мак-Кинли, одним из его клиентов был Федор Конюхов...

Уникальная личность, с молодых лет его дружески называют Дедушкой, великолепный спортсмен, интеллигентнейший и жезнерадостный человек, хороший водитель.

Андрей Ваньков и Алексей Зайцев. Эти парни друзья и коллеги. Это они своими руками вместе с инженером Елагиным произвели на свет Божий четыре Емели. Они молоды, умны, отличные механики и водители, делая автомобили и тесно общаясь с полярными исследователями, подхватили острое заболевание Арктикой, грозящее перейти в хроническое. Я еще напишу о них, наше знакомство только начинается. Пока что скажу, что с самого начала экспедиции они на сто процентов вписались в походную жизнь, а любой ремонт, даже самый незначительный, не проходит без их участия. Ваньков в анкете канадского посольства написал, что хочет оставить след в истории, на мой взгляд, сейчас он и Алеша на правильном пути к этой цели.

Ну и я. Тоже грешил альпинизмом, выпало счастье вместе с Елагиным, Яночкиным и Обиходом почти ровно 20 лет назад взойти на великолепную Аннапурну по южной стене. Еще была Снежная (это пещера) и другие путешествия.

## Часть 2.

### 20 лет спустя.

(Сейчас 19 марта, 14 часов по Москве). За рулем Дедушка, за окном берег Харитона Лаптева с юга и пролив Ленинградцев с севера.

В юные годы, когда сверстники зачитывались всякими Фениморами Куперами, я взялся разглядывать карты, и обнаружил на них этот самый берег и пролив, а далее на север Северную Землю. В архипелаг входят острова Комсомолец, Пионер, Большевик и другие. Эти названия звучали какой-то непонятной и великолепной музыкой, коей являются и сейчас, мечтой. Мечта сбывается:).

Итак, 20 лет спустя. Об этом напомнил Дедушка, когда определился состав экспедиции. Я не думал, точнее, не мечтал об этом походе. Знал, что готовится экспедиция, ходил на работу, решал какие-то текущие дела, не приносящие особенного удовлетворения

Мы встретились с Васей Елагиным на похоронах Сережи Симакова. Начало уходить поколение наших детей, горы за любовь к себе всегда брали дорого. Перекинулись несколькими словами, и неожиданно Василий сказал примерно следующее: «Исаев, у тебя как всегда много неотложных и важных дел?» Я дежурно ответил: «Ну да, а что?...». «В Арктику, стало быть, не поедешь?». Я опешил, когда-то давно Василий уже делал подобное предложение, но я был уверен, что очень занят, и не поехал.

Потом было горькое и пронзительное прощание с Серегой, знаю его с детства, потом дорога домой. Пару дней промучился и позвонил Елагину. «Скажи, а предложение в силе?» промямлил я в трубку. «Да», ответил Вася. «А кто едет?» Когда услышал слова «Обиход

и Дед», решение пришло мгновенно. Подумал о работе, и понял, что готов мгновенно уволиться, если работа сделается помехой на пути к мечте. Более сложная проблема с женой, трудно, но она была решена. Самое сложное, как о таком можно сказать родителям, им по восемьдесят. Но решаемо.

20 лет спустя опять в великолепной компании к великолепной, фантастической цели. Берег Харитона Лаптева стучит в моем сердце.

## Машины.

Вот что придумал инженер Елагин.

Водоизмещающий кузов. Колесная формула 6Х6, два передних моста вращаются постоянно, задний подключаемый. Независимая подвеска всех колес. Ступица крепится на два рычага (верхний и нижний) на шаровых опорах. Привод колеса идет к дифференциалу через герметичный сальник.

Двигатель и ходовая (дифференциалы, карданные валы) расположены внутри кузова в тоннеле по оси машины.

Дифференциалы все независимые, есть межосевая блокировка и межколесные блокировки переднего и заднего мостов. Ходовая и двигатель обслуживаются внутри кузова, для арктических условий это более чем важно.

Длина кузова 5,3 м, ширина 190 внутри, колея около двух метров.

Есть спальное место 190Х200см, спокойно размещаются 4 человека.

Шины низкого давления, покрышкой является шина-оболочка, давление внутри колеса 0,03 атм.

Кузов водоизмещающий герметичный, машина плавает.

Вес одного автомобиля 1500 кг. Малый вес и большая площадь пятна контакта колеса с поверхностью позволяют ехать по тонкому льду.

## Часть 3.

**27 марта 2011 года.**

Долго не писал, не было времени. Мы ехали, ехали, и, наконец, приехали.

Четвертый день живем на о. Русский, северная часть архипелага Земля Норденшельда. Дальше на север путь преградила большая полынья. Ширина открытой воды настолько велика, что нам через нее не переплыть. Мы выжидаем момент, когда лед сомкнется и река станет уже. Мы можем преодолеть метров 300, не более.

Я варю оленину, здоровенная кастрюля полна мяса этого благородного животного, почти целая туша лежит на крыше Емели 3, половина туши в запасном колесе на крыше Емели 4. Крыша лучшее место, туда не залезут медведи.

В бочках на прицепах хранится килограмм 100 мороженой рыбы: корюшка, нельма.

Теперь пора написать о людях Севера, ведь благодаря им у нас, в том числе, такие запасы.

В Дудинке нас встретил и оказал огромную помощь начальник порта, точнее, директор заполярного транспортного филиала Норникеля, Игорь Борисович Уздин. Он поселил нас на ледоколе Дудинка, предоставил теплый бокс, в котором поместились Емели с прицепами, дал возможность пользоваться станочным парком и сваркой (нам требовался небольшой ремонт), устроил экскурсию в краеведческий музей Таймыра и суперэкскурсию на современной ледокол-сухогруз «Талнах». Капитан «Талнаха» показал свой корабль, была баня и бассейн с водой из Карского моря (подогретой), затем ужин.

Пограничники и таможня тоже были на высоте. Кстати, мы первые, кто пересек границу России в Дудинке.

По дороге в Диксон, в поселке Караул, остановились, чтобы купить рыбы. Была глубокая ночь. Мы с Афанасием зашли в один из домов на светящиеся окна, спросили рыбы, а получили оленя, а азербайджанец Миша, которого подняли с постели, притащил два мешка рыбы, он решил сделать нам подарок.

В Диксоне заправлялись соляжкой, немного ремонта, провели там сутки. Возимся с прицепами, подходит молодой человек. «Сашка», представляется он. Знакомимся, он спрашивает об экспедиции. «Нельзя ли найти или купить три - четыре бочки под топливо?» спрашиваю его. «Сейчас позвоню». Звонит и говорит, что минут через 20 привезут бочки.

Через 20 минут подъезжает мужчина на импортном снегоходе с прицепом, сгружаем бочки. Спрашиваю, сколько надо заплатить, в ответ недоуменный взгляд. Знакомимся, мужчину зовут Сергей Лыткин, начальник пожарной службы Диксона, Афанасий дарит фильм о предыдущей экспедиции. Через полчаса снова приезжает и сгружает лучшую половину оленя. «Может, вас соляжкой заправить или чего еще нужно?». Но мы уже купили топливо, благодарим, прощаемся.

Это лишь два примера, их было немало: встречные водители на зимниках, работники полярной станции, моряки, чиновники и обычные люди, от общения с ними остались самые хорошие воспоминания.

Думаю, что сейчас сложилась общая картина нашего похода. Сейчас попробую описать несколько прошедших дней, записи из дневника.

### **19 марта.**

Днем начался сильнейший буран, видимость нулевая. Принято решение остановиться, попутно Алеша и Андрей ремонтируют прицепы. Отдыхаем, отсыпаемся. Елагин ждет до темноты, в свете фар хоть как-то считывается рельеф. Темнеет, начинаем движение.

### **20 марта.**

Берег Харитона Лаптева.

Вечером, в темноте, уперлись в полынью. Поехали вдоль нее, торосы, движемся очень медленно.

Проезжаем заброшенную погранзаставу, тут есть запас соляжки. Елагин звонит пограничникам на о-ве Голомянный (наша цель на Северной Земле), они обещают дать топлива, отпадает необходимость ночью искать в занесенных снегом емкостях соляжку.

Всю ночь за рулем Яночкин, едет аккуратно и уверенно. На рассвете сменяю его.

## 21 марта.

Видимость отвратительная.

На Емеле 4 (далее я буду сокращенно писать Е3 и Е4) отрывается прицеп, разломилось дышло, начинаем ремонт.

За два с половиной часа сделано следующее: снято, заварено и поставлено на место дышло (у нас есть сварка, работает от соединенных аккумуляторов Е3 и Е4, все налаживается оч. быстро, от них же работают болгарка и дрель), на сломанный прицеп из ручек от пешней мы сделали раскосы, существенно увеличившие прочность конструкции, заодно из двух монтировок так же укрепили еще один прицеп, перебортировали одно колесо. Работала вся команда.

Окончательно рассвело. Ехать трудно, видимости нет, белая мгла. Где-то наверху просвечивает солнце, на льду поземка, все сливается.

6 утра по Москве (10 здесь). На Е4 обрывается цепь привода задней оси, без нее (оси) плохо, ремонт на час. Видимость отвратительная, мы ставим машины не еле заметном уклоне. Неожиданно Е4 начинает ехать, не поставили на скорость, и цепляет нас. У Е3 порвано переднее правое крыло.

Мы на северной оконечности берега Харитона Лаптева. Прошли мыс Эклипс, п-ов Заря, пр-в Фрам и о.Нансена, о-ва Цивольки, входим в архипелаг Норденшельда.

Мы проезжаем первые более или менее серьезные торосы, допускаю несколько ошибок, Елагин нам рассказывает о неких правилах, которые существенно облегчат жизнь, приведу их.

Правила.

1. Машины в торосах идут след в след, несмотря на то, что задней машине может показаться, что путь выбран не оптимально. Нет смысла дважды делать дорогу (дорогу мы делаем пешнями и лопатами, разбиваем куски льда).
2. Не доезжая до торосов метров сто, осмотреться, поискать путь пешком. Слишком тяжело разворачивать караван, если упруешься в непроходимый участок.
3. Преодолевая торосы, стараться просмотреть возможный путь отхода.
4. Больше ходим – меньше проблем для автомобилей.

Обиход постоянно работает, я ни разу не заметил его праздным.

Команда и была хороша, превращается в некий организм, все знают, что кому делать и делают.

Сломалась вилка дышла из-за чрезмерного изгиба, когда ехали по торосам. Ремонт 2 часа.

## 22 марта.

Опять ночью едет Дед (Яночкин). Он быстро набирает обороты как водитель. Потом еду я. Сегодня, видимо, не мой день, несколько раз застаеваю.

Мы добрались до острова Русский, под нами земля, а дальше большой кусок морского льда. Когда съехали на него, увидели бескрайние торосы. Движение медленное и сложное.



По пути заехали на две заброшенные полярные станции. Здания сохранились, но окна выбиты, видны следы деятельности мародеров и медведей.

На полярной станции о.Правды сохранилась библиотека. Диковатое зрелище: книги, запорошенные снегом, большая круглая коробка с киноплёнкой (для проекционного аппарата, кино крутить), магнитофонные катушки с плёнкой. В одной из комнат стоит кровать, столик и что-то на нем, все покрыто толстым слоем пушистого снега. Сделал фото и назвал его «белая комната».

Ночуем в торосах.

Весь день и вечер была пурга с очень сильным ветром, белая мгла.

### **23 марта.**

С утра поехали на разведку: Елагин, Обиход, Афанасий, я. На Е4 без прицепов. Уперлись в воду. В полынье течение на юг, нилас (свежий пористый тонкий непрочный лед). Думаем переправляться. Мы стоим на свежем ровном льду толщиной сантиметров 30, «поляне». Далее к острову стабильные мощные торосы.

Размер поляны метров 100х300. Опытные Елагин, Обиход и Афанасий предлагают плыть на лодке к другому берегу полыньи, примерно 300м. Ходим по берегу, оцениваем обстановку, проходит час. У Василия отличный бинокль Leica с лазерным дальномером. Замер показывает 250 м, берега сходятся, вместо плавания будем ждать, если так будет продолжаться, через 4 часа сможем просто переехать на другой берег. Зовем по связи Е3, он подходит с караваном, мы отправляемся за нашими прицепами.

Пока мы ездили, ширина полыньи стала 230м, образуются свежие небольшие торосы из ниласа.

Готовим еду, делаем замер, 150м, течение сильно усилилось.

Подшло крупное ледовое поле, полынья закрыта, но скорость движения поля относительно нашей поляны очень велика, примерно 3 метра в минуту, на границе поля и поляны образуются торосы до 2 метров высотой. Переправиться в таких условиях нельзя. Наша поляна постепенно превращается в торосы.

Едим.

Поляна уменьшилась вдвое, ее поверхность отсырела, мокрые следы от машин и от наших ног.

Проходит еще час. Поляна тает на глазах, ее ломает и превращает в торосы подошедшее ледовое поле. Мы переезжаем на стабильный лед. Через 3-5 минут поляны нет, начинает ломаться стабильный лед. Уезжаем на Русский, ночуем у берега.

### **24 марта.**

День рождения Афанасия, поздравляем его.

День работников гидрометеослужбы.

Пьем кофе, идем смотреть на воду двумя группами: Афанасий, Андрей и Алексей, Елагин, Дед, Обиход и я.

Ружье, радиосвязь с нами.

Полынья выросла, много чистой воды, по ней плавают разных размеров льдины: как футбольные поля и совсем небольшие. Ни переехать, не переплыть.

Возвращаемся на Русский, едем с севера на юго-запад вдоль береговой линии, все время видим справа от себя огромную полынью.

Вечером празднуем д.р. Афанасия.

### **25 марта.**

Ехали вдоль С-З берега о.Русский. Медленно. Периодически выходим на лед смотреть полынью. Много чистой воды, прохода нет.

Порвалась цепь привода заднего моста на ЕЗ, довольно быстро Ваньков и Леша ее заменили. Дело в качестве цепи, она из сырого металла, для того, чтобы избежать дальнейших ремонтов, мы договорились изменить стиль вождения.

К ночи приехали на заброшенную полярную станцию, потом к деревянному маяку. На брусках, из которых он сделан, читаем: Минин, г/с (гидрологическое судно) «Створ», 1961. Других надписей нет. Маяк не работает, когда-то источником света было электричество, много старых аккумуляторных батарей, и ацетилен, лежит баллон из-под него, к лампе ведет тонкий металлический газопровод.

На эту разруху больно смотреть, столько труда было вложено в освоение Арктики, мне не понятно, сейчас это для России не важно?

Ночуем.

### **26 марта.**

День рождения моей дочери Дарьи. Звоню, поздравляю.

Весь день заняты текущими делами. Афанасий вяжет лестницы, я помогаю. Он научил меня эскимосской технологии связывания чего-либо, в нашем случае алюминиевых труб. Получается очень прочная и легкая лестница длиной 3 метра, по которой можно переехать через трещину.

Так день и прошел, на свежем воздухе.

Елагин и Обиход ездили на разведку, результат не очень, много воды.

Работу закончили в темноте, пуржит.

Выпили немного водки и провалились в сон.

### **27 марта.**

С утра довязал лестницы, все заняты текущим мелким ремонтом, я ставлю заплатку на порванное крыло: небольшой кусок дюралевого листа прикрепляю заклепками. Работа доставляет удовольствие.

Дед заканчивает крепления для лестниц на бортах машин, основную часть этой работы сделал вчера Зайцев.

Зайцев и Ваньков отправились смотреть на воду, взяли радиостанцию, спутниковый телефон, ружье, бинокль. Полярники, без шуток. Обиход с Афанасием тоже чем-то заняты, Василий пишет дневник.

Странные новости из канадского посольства, то дали визы, то нет, то всей экспедиции, то не всем участникам.

## **28 марта.**

Утро, пьем кофе.

Нас поддерживает институт Арктики и Антарктики, Юрий Демьянович Быченков (зовем про себя БЮД) любезно согласился присылать снимки ледовой обстановки по нашему маршруту. Получаем очередной снимок. Ситуация не очень, вокруг о.Русский огромная полынья с С-З, С, С-В, много разрывов к северу от Русского, путь к Северной Земле весьма проблематичен.

Совещаемся, Елагин предлагает следующий вариант: если путь на север закрыт, невозможен, мы поедим на восток, до Певека. То есть меняем направление проекта, в этом году дойдем до Чукотки, в следующем до Канады и через СП домой.

Мне такой вариант очень нравится, мечта, возможность проехать вдоль северной границы России, увидеть устья великих рек: Лены, Яны, Индигирки, Колымы... Фантастика.

Уехали с Русского на Ю-В, остановились на льду, ждем еще один снимок от БЮД, получаем. По сравнению с предыдущим (от 25.03) ситуация поменялась в лучшую сторону, виден проход на север с Ю-З оконечности Русского, но снимок не захватывает часть поверхности моря до о.Средний на Северной Земле. Просим прислать недостающую часть, нам обещают сделать это.

Вечер, встаем на ночевку, пока нет снимка, нет смысла ехать дальше. Сильнейший ветер, метет, и главное, растет давление, это предвещает конец циклона.

Мы обзвонили всех друзей и знакомых, которые хоть как-то могут помочь с информацией о ледовой обстановке. Это называется «звонок другу». Все говорят о сильнейшем циклоне в районе Карского моря, который случается раз в 20 лет, нам везет.

Ужинаем, отправляемся спать.

## **29 марта.**

Всю ночь бушует (другого слова не подберешь, извините за банальность) ветер, метет.

Утром в машине холодно, встаю, развожу примус, кипячу воду для чая. В машинах есть отопители Вебасто, очень помогают.

На улице фантастическая картина: около машин, и особенно у прицепов, намело большие сугробы, ветер уплотнил их до состояния асфальта. Перед стартом будем откапывать.

Завтракаем, короткая совещанка в Е4.

Ждем снимок, звоним друзьям.

Я уже писал, у нас два спутниковых телефона Иридиум, связь отличная, мгновенно соединяются.

Я научился выходить в Интернет, удивляет хорошая скорость. Письмо с фотографиями объемом около 100КБ получаю за 3-5 минут.

Пока делать особенно нечего, провели ревизию топлива. Заодно Афанасий решил нарисовать подробную схему размещения грузов в прицепах.

Леша и Андрей откапывают машины и прицепы, чтобы мы смогли тронуться с места из сугробов, Дед на ревизии, Обиход, как всегда, что-то ремонтирует. Вася связывается непрерывно со всеми, кто может дать хоть какую-то информацию по нашему маршруту. В ближайший день (дни) нужно принять решение, куда двигаться. Весна, путь до Канады не близок. Либо на север, либо на восток, на Чукотку.

Красота необыкновенная нас окружает, это не передашь словами.

Я спокоен, давно себя так не ощущал, я делаю нормальную мужскую работу, как и все в нашей компании, это доставляет удовольствие, причем не важно, что делать: заправлять машину, лезть в прицеп за чем-либо, крутить гайки, копать снег и разбивать лед, вести автомобиль. Вокруг свои, цель ясна, победа будет за нами. И без фанатизма.

Звоним, пишем, получаем снимки ледовой обстановки, решения нет. Пока нет, но скоро появится.

## **Часть 4.**

### **30 марта.**

Получил 5 снимков, они дают нам надежду на то, что можно двигаться на север, что мы и начинаем немедленно делать. Хотим обойти Русский с запада, выйти на неразорванный лед, и дальше к Северной Земле.

Проехали о.Ермолова, объезжаем Русский большим полукольцом. За рулем Леша Зайцев, монотонное движение, начинаю дремать.

К середине дня начались торосы. Дальше была большая работа: мы проделывали путь, за несколько часов прошли три полосы торосов, одна огромная, шириной метров 30, какой-то лунный ландшафт. Мы разбиваем глыбы льда пешнями, осколки закладываем в ямы и трещины по пути. Пешня весит около десяти килограммов, жало длиной сантиметров сорок.

Подряд три полосы торосов, бывалые говорят, что видят такое впервые.

Вечереет, становится темно. Ужинаем, ложимся спать, я еще трачу минут пятнадцать на интернет. Виктор Склярлов прислал снимок ледовой обстановки, посмотрим завтра утром. Виктор наш старинный товарищ, вместе мы совершили немало восхождений, он занимается информационной поддержкой проекта, ведет сайт, контролирует почту, шлет нам снимки.

Заодно прислал хронику экспедиции Владимира Чукова, он идет по тому же маршруту, что и мы. У них не ладится с машинами, все наперекосяк. Мы искренне сочувствуем конкурентам.

### **31 марта.**

Утро, кофе, профилактика машин, едем. Вокруг торосы. Подвижки льда закончились недавно, 3–4 дня назад, масштаб проделанной работы впечатляет, как будто кто-то большой взял большую палку, перемешал море, как лужу, а потом ударил мороз, и все застыло. Торосы до пяти – шести метров в высоту.

Е4 провалился в воду, недавно смерзшую кашу замело снегом, в воде две передние оси. Е3 (мы) отцепили прицепы, подъехали, привязали веревку к заднему прицепу каравана Е4 и вытащили на твердый лед.

Мы в зоне недавних подвижек, переезжаем со льдины на льдину, рядом вода.

За рулем Е4 Василий, в Е3 я, у меня есть время писать, когда остальные ищут путь или долбят небольшие препятствия. Когда большие, все работают вместе, включая водителей. Еще раз о машинах. Я начинаю чувствовать этот организм, сегодня ни разу не застрял. То, на что способны Емели, словами не опишешь, это надо видеть: ступени метровой высоты, трещины шириной 0,5 – 0,6м зачастую проходим не останавливаясь для подготовки дороги. Это все с прицепами, т.е. по тонне с лишним на хвосте.

## **1 апреля.**

Ха-ха.

Целый день в торосах. Они большие и маленькие, короткие или протяженные, их бесконечно много. Один из нас за рулем, остальные проделывают дорогу. Пешня и лопата делают чудеса.

Обиход все время впереди машин, он обладает каким-то колдовским чутьем, которое позволяет находить переходы в, казалось бы, совершенно непреодолимых препятствиях.

Пользуемся лестницами для переезда через неширокие трещины.

Василий за рулем головной машины, как и у Обихода, у него в мозгу вживленный навигатор – сканер – поисковый прибор для определения пути в торосах. Часто проезжает проблемные места «с листа».

Афанасий постоянно снимает, везде и всюду с ним минимум одна видеокамера и фотоаппарат.

Постепенно приходит опыт. У каждого уже есть хотя бы один найденный переход.

Про Емели можно писать бесконечно. Идеи инженера Елагина, заложенные в конструкцию автомобиля, работают отлично.

Торосы до ночи.

## **2 апреля.**

Наша скорость за предыдущие два дня – 10 км в день.

Сегодня проехали около двадцати пяти.

За день преодолели несколько десятков трещин, переехали или объехали несколько рек (попыней).

За сегодня:

- Е3 опрокинулся на бок в воду, вытащили;
- использовали несколько раз лестницы для переезда через трещины;
- Ваньков, спасая автомобиль, ушел по пояс в воду;
- почти все по разу провалились в воду по колено;
- расколото много кубометров льда.

Едем.

### 3 апреля.

Сегодня тихо, -25.

Торосы, небольшие куски ледяных полей, вода.

Вода разная: реки (полыньи), озера, болота с ледяным крошевом.

Я уже привык к тому, что практически в любом месте можно найти проход, мы просто по этому всему едем.

Днем становится тепло, температура не сильно повысилась, но светит весеннее солнце, мороз на нем почти не чувствуется.

Красота нас окружает. В общем, ничего особенного, но хорошо. Тишина, когда не работают машины, давит на уши.

Забыли Ванькова. Остановились, он пошел по делам, Е4 уехал, мы подумали, что он там, и тоже тронулись. Метров через 300 встали подколоть лед на пути, он догоняет, смеется, говорит, что не ожидал остаться один. Теперь все время контролируем, кто где, у идущих на разведку или еще куда ни будь – связь.

Вечереет, мы ищем путь. Я иду по задуманному твердому застругу, хрустит снег, садится солнце, оно темно-красного цвета. Приходят на ум кадры из «Белого солнца пустыни»: ноги Сухова в обмотках идут по бархану и титры: «Солнце клонилось к закату».

Сегодня день геолога, а у меня – д.р. Ужин со строганиной, немного водки выпиваем.

Температура упала до -30, сейчас часов 11 вечера, светло. Над открытой водой парит.

Идем спать, в машину с улицы идет свет, примерно как в белые ночи в Питере.

А? Неплохо в д.р. получить такой подарок, быть в это время и в этом месте в такой компании.

В машине стекла покрылись толстым слоем льда. Звоню родным, Майлянцу, поздравляю с днем геолога.

### 4 апреля.

Тихое утро, солнце.

Какао, геркулесовая каша. Ночью было холодно. Никто не замерз, хорошие спальные мешки, но спать было комфортно в шапке.

Трогаемся. Все идет как-то обыденно, спокойно. Пару дней назад получили от Склярова материал по Чукову, вот там настоящие полярники, они героически борются с трудностями.

А мы просто едем и едем к цели.

Утром Дед решил выступить, позвонил в Е4 и доложил, что экипаж Е3 будет готов к движению через 15 минут. Я привел ему любимую поговорку про трабл (don't trouble trouble until trouble troubles you), ну, так оно и вышло. Минут через 45 к нам зашел Вася и спросил Деда, почему не едем. Отругал, сказал, что за базар надо отвечать. Теперь Дед строит план страшной мести на следующее утро, похоже, спать не будет.

О машинах. Пишу о них каждый день потому, что не перестают удивлять. Они ведут себя в ледовых буераках с уверенностью ползущей по стволу дерева гусеницы, плавно и спокойно переползают через ледяные глыбы, зачастую не надо трогать педаль газа. За 2500 км пройденного пути, не совсем простого, были следующие поломки: три раза рвалась цепь

привода заднего моста (попались цепи безобразного качества), одна порванная полуось. Эти детали – расходный материал, есть много запасных.

Вася вчера сказал, что в этих автомобилях трудно проявить водительское мастерство, большую часть работы они делают самостоятельно, без особого участия седока.

Сегодня я за рулем, это своего рода отдых, пока народ ищет проходы, пишу дневник.

Лед.

Он разный. Ровные поля многолетнего льда, мечта, на нашем пути, встречаются лишь отдельные их участки.

Лед в торосах. Встречаются глыбы замечательного зеленого полупрозрачного толстого льда, он хрупок. Нужно всего несколько ударов пешней, чтобы раскрошить кубометр этой красоты.

Молодой лед. Его толщина 30 – 50 см, легко раскалывается, не представляет проблем.

Влажный пористый лед с примесью снега, в торосах, он там, где недавно сошлись ледовые поля, труднее всего колоть, часто просто разбираем его руками.

Сегодня впервые едем по молодому льду. За время циклона Карское море (КМ) сильно разорвало и перемешало, образовалось много свободной ото льда воды. До сих пор по молодому льду мы не могли ехать, он был слишком тонок, его толщина увеличивается за день сантиметра на 2. После того, как Обиход и Елагин изучили одно свежее поле, поехали по нему. Все внимательно следят, как прогибается поверхность, насколько это безопасно. Такие поля для нас самые удобные, как асфальт. Один из критериев крепости льда – количество ударов тяжелой пешней до появления воды.

У нас 4 пешни, две тяжелые, килограммов по 8, две легкие, для разведки. Тяжелые пешни обладают чудовищной разрушительной силой, легкие хороши для ходьбы по торосам, для мелкой работы.

У открытой воды повышенная влажность, на льду нарастают цветы из кристаллов льда.

## **5 апреля.**

Это я вчера думал, что цветы из кристаллов льда. На самом деле, это морская соль, попробовал по совету Васи на вкус. Впечатляет.

Весь день едем, выбрались из бесконечных полыней и открытой воды. Хуже-лучше, но едем.

С утра пошел с коллегами прокладывать дорогу, т.е. работать пешней. Руки-ноги вялые, я как с похмелья. Меня любезно отпустили поспать.

Дневной сон в работающей машине сладок, тепло, покачивает, валяюсь в расстегнутом спальнике. Часа через три как новенький, можно идти на великие дела.

Во второй половине дня увидели полыню и удивились, за полдня отвыкли от таких сюрпризов.

Вечер, преодолеваем очередную трещину с открытой водой по лестницам. Немного позже подъезжаем к большому куску молодого льда. Вася и Обиход долго совещаются, что делать. Вот решение: отцепляем прицепы от Е4 и Вася на большой скорости едет через замерзшее озеро. Оно все покрыто соляными цветами. Лед прогибается, зрелище захватывающее.

вающее. У противоположного берега лед проламывается, но машина уже на твердом берегу. Затем на кевларовом фале тащим прицепы. С Е3 повторяем то же.

Встаем на ночь.

Афанасий сварил уху, Дед – гречку, я развел спирту, Обиход готовит строганину.

Ужинаем и спать.

Днем с Дедом поменяли 4 ремня, фиксирующие шину-оболочку на колесе. Леша и Андрей в это время копались в двигателе. Вечером оборвался шток амортизатора на прицепе, пружину и амортизатор сняли и заменили на протез из куска дюралевой трубы, эту работу оч. быстро сделали Вася и Леша.

## **6 апреля.**

Утро туманное, утро седое. Сквозь дымку проглядывает солнце.

Героический Дед Яночкин, как всегда, встает в замороженной машине раньше всех, включает обогреватель, разводит примус, кипятит чай, будит нас.

Мы вылезаем из спальных мешков уже в тепле, одеваемся, пьем чай-кофе, что-то едим. Готовы ехать.

Продолжаются торосы. Несколько переправ через узкие полыньи на лестницах. На одной из переправ у Е3 провалился в воду крайний прицеп – проломился лед. Е4 отсоединяет караван и мчится нам на помощь. Цепляем нос Е3 к корме Е4, и общими усилиями выбираемся на лед.

Размер торосов день ото дня растет. Сегодня были по 4-6 метров высотой.

Мы продолжаем развивать и совершенствовать стиль вождения машин по тонкому льду, который для себя окрестил iceserfing. Машина на максимальной скорости едет, лед прогибается, перед машиной идет волна. Остановливаться нельзя, машина провалится. Движение на гребне ледовой волны. До твердого берега.

За рулем Е3 Яночкин, не раз убеждался в том, что он отменный водитель. Легко справляется с метровыми и более уступами что вверх, что вниз, и серфит по тонкому льду, как пикирующий бомбардировщик, быстро, с устрашающим ревом, точно.

Все действия мы стараемся координировать по радио, правда, не всегда получается. Приведу один из таких разговоров. Вася только что просерфил метров 150-200, ждет на твердом берегу, направляет движение Е3 (пилот Яночкин).

Яночкин. «Можно ли ехать Е3?»

Елагин. «А что, вы собираетесь здесь остаться навсегда?»

Яночкин. «Нет».

Елагин. «Тогда езжайте».

Яночкин. «Но там же полная жопа.»

Елагин. «Эта жопа называется Карское море.»

Мы слышим этот разговор и ржем.

Во второй половине дня под Е4 проламывается лед. Машина и прицепы в воде. Дед это видит, едет другим курсом и выпрыгивает на твердый лед.



Несколько сумбурно, но довольно быстро, с помощью закрепленной фифы, блока и лебедки ЕЗ выходит на берег.

Дальше разведка, тонуть больше не хотим. Сначала идем с Обиходом проверить очередной кусок тонкого льда. Потом то же с Лешей.

Остановились примерно в трех километрах от о.Воронина, виден маяк. Нас отделяет от островного припая и земли широкая полоса тонкого молодого льда и вода. Идем с Обиходом в разведку, бродим часа полтора, пути не нашли. Лед разорван, участки разной толщины, есть такой, что не держит веса человека, полыньи, нам не проехать. Будем ночевать.

Получаем новые снимки ледовой обстановки и сердитое письмо от Склярова. Он недоволен тем, что мы не шлем новостей. Но нам бывает просто некогда, а вечером уже нету сил. Я пишу эти строки за рулем машины, коллеги ходят в разведку, долбят лед, а я устроил удобное рабочее место: положил чехол от нетбука на руль, на него компьютер, и стучу по клавишам. Именно поэтому шлю свои творения столь нерегулярно. Назавтра с утра – разведка, кто-то из способных выходить в инет останется и отошлет новости.

Афанасий работает как фронтовой репортер, снимает все время, в том числе и тогда, когда мы тонем. Хроника, благодаря ему, обещает быть интересной.

Я взял за правило в любой ситуации держать наготове фотоаппарат, иногда получают занятные снимки.

Наша маленькая команда все более сплачивается, уходят недопонимание и разногласия. Мы все более становимся одной командой, безусловными, уважаемыми и любимыми членами которой являются ЕЗ и Е4.

Вот так и живем.

Отбой.

## **7 апреля.**

С утра в разведку, ходили с Обиходом. По-прежнему стоит вопрос, как переехать большую полынью.

Принято решение плыть. Переезжаем на удобное место и начинаем готовиться. Лодка, спасжилеты, фал, железо. Но не все просто, от места, где мы стоим, до воды метров 50-70 тонкого льда, который вряд ли выдержит машину. Стало быть, как-то надо добраться до воды.

Пока мы думаем, полынья начинает закрываться, причем довольно быстро. Лыдина, на которой мы стоим, идет к большому массиву стабильного льда с попутным ветром.

Полынья сужается на глазах. Как только лед сходится, Вася на машине без каравана едет на большой скорости к другому берегу. Лед, по которому он летит, настолько тонок, что идет непривычно большая волна. Мы смотрим, затаив дыхание. Лед под машиной начинает проламываться, сначала под задней осью, затем под средней. Машина похожа на глассер, нос задран, корма в воде. Но не лодка, почти начинает тонуть. И успевает! выскочить на крепкий лед. За Е4 лед проломан метров на 15. Iceserfing forever.

Теперь очередь ЕЗ, за рулем Зайцев. Леша стартует, гонит ледяную волну, и стремительно вылетает на твердый лед. Обе машины переехали, начинаем перетаскивать прицепы.

Один караван провалился в воду, довольно быстро вытащили, второй прошел без проблем.

Мы на поляне крепкого льда, впереди стена торосов. У Е4 опять порвалась цепь привода задней оси. На о. Голомянный (Северная Земля) нас ждут отличные немецкие цепи, по Васьиной просьбе их туда привез пограничник Дозорцев.

Пока идет ремонт, около часа, наша поляна начинает превращаться в торосы. Зрелище захватывающее, долго смотрим, как на нас напозаает здоровенной ледовое поле, ломается, превращается в груды ломаного льда.

Нам кажется, что выехали на большие ровные снежные поля, и действительно, мы едем минут 10 по такому полю. Но оно сменяется торосами, причем они завалены мельчайшим сыпучим замороженным снегом. Машинам тяжело, нам тоже, когда выходим колоть лед, не видно, что под ногами, часто проваливаемся.

Да, утром, возвращаясь из разведки, провалился в яму, заполненную водой со снегом, как в болото, по развилку. Быстро вылез, почти не промок, спасибо салевским штанам.

Мы устали, встаем на ночь, видимость довольно плохая. Сейчас 20 часов по Красноярску, 16 по Москве.

За день прошли около 10км всего, к цели 4, такие дороги.

Арктические закаты. Необыкновенные, солнце клонится к горизонту, красное, большое. Потом из него получается приплюснутый овал, будто по шару ударили паровым молотом, такая форма сохраняется минут пять. Разные оттенки снега и воды, от серо-зеленого до бордового. Все фотографируют, я тоже, уже набралась коллекция.

### **8 апреля.**

За весь день прошли 3 км.

Массированная разведка, участвуют все, Обиход ходил несколько раз. Вокруг вода, ищем проход на стабильный лед.

Попутно занимаемся хоз. делами: промеряли все веревки, подготовили снаряжение для плавания. Вопрос продолжения похода – запас топлива. Перемеряли в очередной раз, 620л. Заслуга Елагина, отправляясь из Диксона на Северную Землю, он взял двойной запас. Наша дорога очень непроста, естественно, что расход увеличился, но должно хватить. В результате деятельности за день найдена перспектива, не более.

### **9 апреля.**

День полон событий, пишу вечером, после ужина.

Утром стартовали, вчерашняя перспектива обрела реальные очертания. В паутине трещин и полней найден путь. Бог с нами. Прорубаем и прорываем в месиве трещин, торосов и ледяной каши дорожку. Е4 (Елагин за рулем) перебирается на стабильный лед и перетаскивает прицепы. Е3 стоит на старте на небольшой льдине. В это время начинается поддвижка льда, его ломает, наша дорожка тоже ломается, начинает подпирать Е3. Внезапно движение льда прекращается. Мы, как сумасшедшие, кидаемся поправлять дорожку, Ваньков за рулем, вместе с караваном, быстренько переезжает к Е4.

Дальше движение по ледяному ровному полю, немного расслабились, но недолго музыка играла, опять торосы, трещины, лестницы. Колеи лед, разбираем завалы, все вымотались, устали, голодны.

Едем до половины девятого вечера, нам нужно попасть в игольное ушко между серией трещин (увидели на снимке, спасибо Ю.Д. Быченкову и В.В. Скляркову). Вроде бы попали, отбой.

Машины ведут себя отменно.

Как вам, на фронте в 12 миль (~24 км) найти проход шириной метров 200? За нас молятся, помогает.

Остановились на ночь, если ее так можно назвать. Светло, как днем. Немножко выпили, посидели, поговорили. День удался, 26 км, в 8 раз больше, чем вчера. Не скажу, что на пределе сил, однако давненько так не работал.

Не уверен, что подобрал правильные слова для того, чтобы передать суть происходящего, но день весьма значимый, открылась перспектива доехать до Северной Земли.

Засим спокойной ночи.

## Часть 5.

### 10 апреля.

Солнечно, несильный ветер.

С утра Яночкин поменял три ленты на колесах. Едем, порой по гладкому крепкому молодому льду, по небольшим торосам.

Останавливаемся для ремонта, на прицепах от безумных нагрузок полопались стальные уголки, крепящие дюралевый каркас. Это займет часа два.

Я нырнул в инет, шлю свою писанину и фото, а заодно навожу некий порядок в вещах.

День чудный, тепло, чувствуется приход весны.

Обиход и Афанасий, во время разведки, встретили лахтака (морской заяц, крупный тюлень), он дал сфотографировать себя метров с десяти. Позже встретили медведицу с двумя медвежатами, зрелище удивительное. Медведица сделала лунку в полынье и дожидалась, когда в ней вынырнет подышать нерпа. Медвежата маленькие, катятся по снегу, как белые шары.

Путь не так сложен, как в предыдущие дни, много едем без подготовки проходов.

Опять удивительный закат, солнце почти село, на горизонте долго-долго был виден тонкий алый край. Тихо, ни ветерка. Мы остановились на ночь, светло. Алеша и Андрей опять ремонтируют злополучную цепь заднего привода в Е4.

На горизонте виден о. Октябрьской революции, до него около 60 км. Бог даст, день-два, и мы поедем по припаю до островов архипелага Северная Земля.

### 11 апреля.

Отличный день.

Прекрасная погода. Мы опять уперлись в серию полыней, озер и рек, конца-края не видно.

С Обиходом уходим на разведку, довольно далеко, зато удалось найти очередное игольное ушко среди этого огромного болота во льдах.

Елагин весь день за рулем Е4, головной машины, безупречно определяет путь, движение в торосах похоже на шахматную партию.

Это уже становится обыденным, но мы проскочили единственный переход во время подвижки льда. Если бы не Василий, проворонили бы единственный момент, когда это было возможно.

День удался, всем спасибо.

P.S. Вторые сутки на горизонте видим землю, острова Большевик и Октябрьской революции. До Голомянного 98 км.

### **12 апреля.**

Ехали весь день, торосы, трещины, полыньи. Я за рулем. Для меня это день явно не выдающийся. Я не принимаю участия в главных делах: поиске дороги, устройстве проходов в торосах и через трещины с водой. Так, в полусонном состоянии, весь день и проехал. Из-за собственной невостремованности ворчу на коллег (про себя). Было два непростых места для вождения, но не цепляет.

Наступает вечер.

Отбой.

### **13 апреля.**

С утра густой туман, плохая видимость, тепло. Ищем путь, вокруг торосы, выхода не видно. У Е4 сломался привод левого заднего колеса и хаб. Нагрузки на ходовую у первой машины невероятно высоки, под снегом

не видно ледяных глыб, которые тормозят движение, а иногда делают его невозможным. Мы подкальваем под машиной лед, а затем, когда машина прошла и обнажила все препятствия, стараемся сделать как можно лучше путь для второй машины.

Мы с Володей Яночкиным заменили ленту на колесе, бездельничаем. Обиход и Афанасий в разведке. Мне делать нечего, беру пешню и отправляюсь готовить дорогу по их следам. Пока шел ремонт (Зайцев, Ваньков, Елагин), я дошел до разведчиков, общими усилиями мы сделали несколько проходов в торосах, один очень интересный.

До Северной Земли ~25км, надеюсь, день-два, и мы будем на суше.

Устали, ужин, спать.

Сегодня встретили лед удивительного бирюзового цвета.

### **14 апреля.**

Пишу вечером, перед отбоем.

День начался как обычно. Видимо, впечатлениями переполнился мой разум, слово «сказочно» перестаю употреблять, но, тем не менее, обстановка не перестает удивлять.

Ничто не предвещало неординарных событий, пахота, долбим торосы, движемся со скоростью черепахи. Много свежего снега, с ночи продолжается снегопад, видимость не очень. Тяжелые торосы сменяются менее тяжелыми, это называется «прослабляет».

Так вот, прослабило, а потом серьезно укрепило. Мы прошли, пожалуй, самый серьезный торос за поход, перепад высоты 4,5 – 5м, уклон более 40 градусов. Интересно едут машины по таким ступенькам. Афанасий снимал, а я сделать фото не успел, т.к. работал.

Под свежим снегом не читается рельеф, замело глыбы льда, между ними трещины и ямы, которые мы не видим, когда топаем по такой поверхности, проваливаемся, то по развилку, то глубже. Афанасий и Обиход по разу ушли по шею, торчали только головы. А мы с Лешей перешли на движение на карачках, не очень эстетично, но результативно в подобных условиях.

После Большого Сложного Тороса прослабило, едем, на горизонте земля, до нее около 10 км.

Вечер, мы выехали на берег острова, не к ночи будет сказано, Октябрьской революции, севернее м. Медный. Вокруг ровно, замороженные айсберги, припай. До Голомянного около 100 км.

Мы устали за прошедшие несколько дней. Вечером выпили, хорошо, ужин – строганина, теперь спать.

Машины – высшая оценка. Елагин много рассказывал о процессе проектирования и создания, о подходе к постройке машин для Арктики. Е3 и Е4 – зачет.

Сегодня первый раз за поход переплыли по льду. Ее ширина была около 20м, ушло 2 часа. Думаю, если потренироваться, уложимся в 40 минут.

Принял – отослал почту, теперь спать. Все храпят уже, мне завидно.

Всем привет.

## **15 апреля.**

Середина весны.

Мы на припае Северной Земли, едем быстро, до 15 км в час.

По правую руку о. Октябрьской Революции, береговая линия сильно изрезана, виден ледник Вавилова, обрывающийся в море, вмерзшие в морской лед айсберги.

Подъехали к каким-то постройкам, больше это похоже на геологическую базу, засыпанные, точнее, забитые снегом, помещения, кучи ржавых бочек, стоит несколько ГТС и ГТЛ.

Очертания островов плавные, очень красивые. Наша земля. Маяки, береговые навигационные знаки.

Люди на базе вели насыщенную культурную жизнь, в одном из складов стоят коробки с киноплёнкой, один из фильмов – «Развлечение для старичков».

Сейчас здесь ни души, и, видимо, давно никого не было.

Наша жизнь поменялась кардинально. После нескольких дней тяжелой работы народ спит. Я сменил за рулем Лешу, мы с Дедом уже выспались, остальные мирно посапывают в спальниках. В Е4 рулит Афанасий, Вася и Обиход спят.

До Голомянного 69 км. При нашей скорости, это около 8 часов пути, если ничего не произойдет.

Погода тихая и морозная, весна чувствуется, через стекло машины греет солнце, от него уже много тепла.

Всю ночь рулю. Обычно мы ложимся спать часов в 12 – час ночи, как раз садится солнце, делаем фото заката и отбой. Поскольку я за рулем и не сплю, наблюдаю заход солнца, он сегодня особенный. Видимо, из-за каких-то оптических явлений, солнце граненое, как гайка, вижу такое впервые.

Как только солнце село, у нас разбортировалось колесо, чиним с Дедушкой, только тронулись, Е4 заглох, кончилось топливо. Выходит Вася, мы неспешно наполняем баки машин. На все про все ушло минут 40, и начался восход, почти в том же месте, где светило ушло за горизонт, оно начало подниматься.

Через день – два оно перестанет садиться.

Рулю до утра, меня сменяет Леша, ложусь спать. Очнулся на Голомянном.

## Часть 6.

### 16 апреля.

Полярка. Полярная станция. Работающая. Сейчас здесь 4 человека: начальник станции Игорь Михайлович Лутченко, Анатолий Омельяненко, старожилы Арктики и Голомянного, проработали здесь по 20 лет, и двое молодых сотрудников, Евгений и Сергей.

Все в идеальном порядке, чистота, свежий хлеб, баня, мастерская. У каждого гаечного ключа свое место, как и у всех остальных инструментов и предметов. Постоянно в рабочем состоянии 2 дизель-генератора, еще один на профилактике, отдельный генератор для бани.

Здесь у нас будет передышка, нужно обслужить машины: поменять масло, фильтры, кое-что подремонтировать. Предстоит провести полную ревизию продуктов, топлива и всего-всего. А главное – узнать, какова обстановка по дороге к северному полюсу и от полюса до Канады. Василий звонит, пишем и получаем письма. После этого будет принято решение, двигаться ли нам по заявленному маршруту, или не рисковать и перенести поход на следующий год.

О полярной станции.

Полное название таково: Морская гидрометеорологическая береговая станция «Голомянный».

Суть работы станции в следующем: наблюдение и передача данных о погоде на материк, круглосуточно ведутся метеорологические измерения, ниже приведу их примерный список:

- наблюдения за ветром (порыв, направление, средняя скорость);
- температура воздуха;
- температура почвы (поверхности);
- температура почвы на глубине;
- облачность, виды облаков, интенсивность;
- влажность (меряют гигрографом и гигрометром);
- давление, тенденция в настоящий момент;
- количество осадков;

- продолжительность солнечного сияния (время восхода и захода Солнца, отмечается время, когда светит, когда скрыто облаками), применяется прибор гелиограф;
- отмечают явления поземки, изморози, обледенения.

Гидрологические измерения: замеры уровня воды, приливы и отливы.

Актинометрия: регистрация интенсивности солнечной радиации, ее продолжительность.

Производятся замеры радиационного фона.

Все это — режимная информация, ее собирают на действующих полярных станциях: Стерлигова, Визе, Голомянный, о-в Известия Цик, мыс Челюскин. Затем данные передают на Диксон, далее в Архангельск. Информацию анализируют, на основе анализа синоптики формируют прогнозы погоды различной глубины, и в конце концов мы их слышим и видим по телевидению и радио.

## **17 – 27 апреля.**

Этот период опишу целиком, было много работы, каких-либо значительных событий не происходило, давать информацию по дням у меня не получится, так как я не записывал детально, что и когда делалось.

Самое важное, что мы получили снимки и ситуацию по ледовой обстановке от Ю.Д. Быченкова (институт Арктики и Антарктики) и с полярного лагеря и аэродрома «Борнео», сведения хорошо коррелируют.

Много воды, лед сильно разорван, даже у Северного полюса разводья и полыньи. Все отмечают аномально теплую погоду, на Голомянном, температура 0 - +3<sup>0</sup>С, Лутченко говорит, что живем в июне, нормальная температура для конца апреля -20<sup>0</sup>С.

Пролив Вилькицкого открыт, к востоку от Северной Земли тоже много воды.

Принято решение приостановить проект. В течение ближайших дней нам надо провести максимально полное техническое обслуживание автомобилей и прицепов, починить все, что вызывает хоть малейшее сомнение, сделать ревизию продуктов и снаряжения, затем все это пристроить на хранение.

Одна из главных задач – посчитать расход топлива и понять, сможем ли в следующем году дойти до Канады в полностью автономном режиме.

На все это у нас ушло 10 дней. Могли бы и быстрее, но спешки не было, так как было неясно, каким образом мы будем выбираться на большую землю. Вариантов два: улететь или уехать. Ехать своим ходом весьма и весьма проблематично из-за сложной ледовой обстановки, лететь не понятно на чем. По поводу отлета тоже есть два варианта: на самолете, который может быть придет на о.Средний к пограничникам, или на вертолетах, которые пойдут с Борнео после того, как лагерь будет свернут.

Числа двадцатого едем в гости к пограничникам, паримся в бане, начальник заставы показывает ангар, в котором можно оставить машины до следующего года. Сейчас в ангаре склад, на полу стоят вмерзшие в лед двигатели от Уралов, другие крупногабаритные предметы. Все это предстоит каким-то образом переместить, чтобы расчистить место для двух Емель.

К середине двадцатых чисел узнаем, что борт к пограничникам ожидается к середине мая, с вертолетами с Борнео тоже есть некие трудности.

За поход мы привыкли к быстро меняющейся обстановке, так что спокойно начинаем готовиться к возвращению на машинах. Ехать можно налегке: по одному прицепу на машину. Сейчас я понимаю, что был, мягко говоря, слишком оптимистичен или равнодушен по отношению к этой задаче. Поясню немного позже.

А пока мы работаем целыми днями, вообще не понятно, днем или ночью, круглые сутки светло, солнце больше не садится, я теряю счет времени. Можно было бы ориентироваться во времени не только по часам, но и по ритму жизни полярников, но у них круглосуточное дежурство, можно спокойно часа в четыре утра встретить в кают-компании абсолютно бодрого человека, так что с биоритмами полный бардак.

К 25 апреля машины в идеальном состоянии: поменяли масло в двигателях и трансмиссии, подлатали кузова, проверили и заменили всевозможные сальники-пыльники, отремонтировали Вебасто. На прицепах перебрали все ступицы, загерметизировали их, так как в некоторые во время плавания попала вода, заодно укрепили каркасы и дышла.

Ангар для Емель готов, расчистили место с помощью пограничного Урала.

Ревизия продуктов показала, что до Канады нам хватит, может быть немного надо будет привезти в следующем году.

Расход топлива около 40 литров на 100 км для одной машины, это при очень тяжелой ледовой обстановке, которая была в Карском море. При таком расходе **возможен** автономный вариант движения в Канаду.

26 числа ожидаются вертолеты с Борнео, возьмут ли они нас, не понятно. План таков. К их прилету ставим одну машину в ангар, продукты и снаряжение – на склады на полярке, сами готовы к вылету. Если дадут добро, быстро отгоняем в ангар оставшегося на воле Емелю, и вперед.

## **26 апреля.**

Мы чувствуем, уверены, что порядком поднадоели хозяевам полярной станции. Они люди душевные, очень тактичные, виду не показывают, но пора и честь знать.

Наши вещи на складах, машины пусты, на всякий случай прощаемся, садимся в машины и едем на Средний, к пограничникам и ВПП. Там нас уже ждут, за 40 минут ставим Емелю 4 в ангар. Установили машину на подставки из колес от КРАЗа, Емелины колес приспустили, отсоединили аккумуляторы.

Едем на ВПП.

Минут через 30 видим вертолеты, они идут на высоте метров 100.

Садятся, из них выходят несколько человек.

Вася начинает переговоры, мы с безразличным видом оглядываем машины, помогаем выгрузить порожние бочки из-под топлива. Путь от Борнео (СП) до Среднего около 1000 км, машины дозаправлялись в воздухе из 200-литровых бочек, пустые выбрасывают. Бочки новые, отличные, кто-то из наших вслух мечтает о том, что хорошо бы нам их подарили, и нам их дарят.

Не ясно, возьмут ли нас, в вертолетах много народа и вещей.

Так проходит около часа, и наконец нам говорят, что мы летим. В Хатангу. Но не сегодня. По правилам полетов, пилотам нужен отдых. Завтра в десять часов. К девяти на ВПП.



Прилетает, другого слова не подберешь, Толя Омельченко на Урале. Он лихо подруливает к вертолетам, для полярников есть груз с Борнео, свежая картошка. Картошку мы кладем в Е-3, а наши новые бочки к нему в кузов, и едем на полярную станцию. Есть редкая возможность сравнить ходовые качества Урала и Емели в натуральных условиях.

Естественно, Емеля выше всяких похвал. Там, где Урал топчет себе дорогу, продвигаясь по метру взад-вперед, Емеля едет как по асфальту.

На полярке нас встречает Игорь Михайлович Лутченко, в его глазах неподдельная радость за нас, да и за себя, семеро не очень тихих гостей, которые прожили в его доме 10 дней, съезжают. Мы тоже рады, что летим домой, и за полярников, которые вернутся к своей нормальной, хорошо отлаженной жизни и работе.

## **27 апреля.**

Подъем, завтрак, в машину, на ВПП.

Быстро, минут за 20, загоняем Е3 в ангар, на подставки, спускаем колеса, прощаемся почти на год с нашими безотказными автомобилями.

Нас забирают пограничники на гусеничной машине.

Грузимся, вскоре взлетаем.

Неотрывно смотрим в иллюминаторы, потому что летим по пути нашего движения на Северную Землю.

Льды, трещины, разводья.

Воды намного больше, чем три недели назад, полыньи шире. Движение на машинах в принципе возможно, но искать проходы было бы намного сложнее, пришлось бы много плавать.

Пролетели о.Воронина. Вокруг полыньи.

Долетели до Русского. Картина та же, разорванный лед, однако проходы видны. Видим маяк, возле которого провели немало времени.

За Русским начинаются не реки, а небольшие моря.

В районе пролива Вилькицкого открытое море, конца-края не видно. На машинах и думать нечего плыть по такому морю. Может, где и есть обход, но с высоты 200 м его не видно. Вспоминаем дипломатичное письмо Ю.Д. Быченкова: «Если пролив Вилькицкого открыт, то крайне маловероятно, что он замерзнет в ближайшее время».

Берег, Таймырское побережье Карского моря. Дальше тундра. Мы давно не видели так много суши. Холмы, редкие и чахлые деревья, реки. Они еще подо льдом, но во многих местах проступает вода, началось таяние. На месяц раньше, чем обычно. Температура плюсовая.

Сверху видны зимники, проложенные по руслам рек, колеи потемнели, машин не видно, видимо, ездить уже небезопасно.

Появились признаки присутствия людей: ограда, отдельные постройки, и, наконец, река Хатанга, и поселок Хатанга, несколько десятков домов, склады, котельные, порт. Вид, точнее следы человеческого присутствия в природе, лично меня не радуют. Насколько прекрасна нетронутая северная природа, не побоюсь сказать, величественна: льды, море,

тундра, холмы, русла рек, озера, настолько же убоги, грязны, нелепы в этом мире следы человека.

Может, за 2 месяца что-то произошло с моими мозгами, сейчас я намного острее ощущаю присутствие этой гипертрофированной, непонятно кому нужной, ярмарки тщеславия. В мозгу вопрос: «оно зачем, все это?» Деньги, наше якобы развитие, техногенная культура, политика, государства, войны...

Набираю последнюю часть текста по дневниковым записям дома, и эта мысль не отпускает и сейчас, глядя на весеннюю Москву, пробки, очень занятых людей. Не понятно, зачем все это. Путин с Медведевым, Обама, Бен Ладен, куча других, что им надо, зачем живут, для чего страдания, бесконечный обман, насилие, кровь? Для чего наука, промышленность, чтобы дать возможность как-то особенно жить всего лишь одному биологическому виду?

Пардон.

Хочется обратно.

Итак, Хатанга. Один из техников вертолета местный, точнее, прожил здесь лет тридцать. Он говорит, что город умирает. Он был базой для многих арктических экспедиций, в том числе и геологических. Сейчас производит тягостное впечатление. Не думаю, что там осталось бы много людей, если бы у них была возможность, в первую очередь финансовая, уехать на большую землю.

В Хатанге мы ночуем, правила полетов, мы летели около шести часов.

Живем в маленькой гостинице, сходили в магазин, купили еды, немного выпить. Гулять будем в номере, заведений (столовой, ресторана) нет.

Завтра летим в Дудинку. Вася связался с Дозорцевым, Уздин в отпуске. Нас ждут, готовы каюты на ледоколе «Дудинка», будет теплая встреча.

## **28 апреля.**

Мы летели (с Северной Земли через Карское море до Хатанги) в двух вертолетах, четверо в одном, трое в другом. По правилам полетов, над морем нельзя летать в одном вертолете, только в паре. Сейчас мы на суше, дальше полетим все вместе в одном.

Полет длится около пяти часов, садимся на газпромовской площадке в Дудинке, быстро вытряхиваемся из машины, вертолет не останавливает винты, ему дальше в Игарку. Есть мобильная связь, спутниковые телефоны больше не нужны. Приезжает УАЗ, за два рейса перевозит нас на ледокол «Дудинка». А там все знакомые.

У нас есть пара часов привести себя в порядок, потом встреча с С.М.Дозорцевым, обед, потом опять на корабль, всю ночь он будет готовить причал (разгонять лед) для швартовки норникелевского ледокола.

Перед встречей с Дозорцевым успел забежать в храм, он стоит на высоком берегу Енисея над портом, надо сказать спасибо св. Николаю, покровителю (бестолковых) бродяг.

Границу нам закрыли без нас, загранпаспорта в Дудинке, билеты в Москву куплены на 29-е, завтра будем дома. При активной помощи Дозорцева и Уздина.

Эти люди абсолютно искренне и бескорыстно помогают, они любят Россию и рады, что мы, граждане России и один примкнувший брат-украинец, делаем свое дело. Рады, что в 2009

году экспедиция первой в мире достигла СП на автомобиле, что автомобиль такой построили русские люди.

Они нормальные, настоящие, любят Родину, патриоты, на деле, а не для выгоды.

Вечером вернулись на «Дудинку», ледокол почти сразу отошел от берега и начал работать. Мы наблюдаем этот интереснейший процесс. Рядом с ледоколом, всего в 20 – 30 метрах, проходит зимник по Енисею, по нему еще ходят редкие машины, несмотря на то, что колеи полны воды.

Пошла корюшка, мужское население Дудинки дружно двинуло на рыбалку. С бота судна мы видим много рыбаков, некоторые только идут ловить, некоторые возвращаются. Повесенному тепло, солнечно, ночью, естественно, светло.

Наутро 29-го прощаемся с командой «Дудинки», с любезной и очень красивой сержанткой милиции на КПП порта с редким именем Ира, едем в аэропорт.

Полет.

Москва.

Электричка до Павелецкого вокзала, метро, дом.

Вот и всё.

Но не всё. Еще есть планы. Они таковы. На следующий год (или через год) двинуть с Голмянного через СП в Канаду. А потом, опять на следующий год, домой, через Берингов пролив.

